



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 82]
No. 82]

नई दिल्ली, बुधवार, जून 14, 2000/ज्येष्ठ 24, 1922
NEW DELHI, WEDNESDAY, JUNE 14, 2000/JYAISTHA 24, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 14 जून, 2000

सं० टीएएमपी/29/2000-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार पत्तन द्वारा किए जाने वाले भारी निकर्षण की लागत वसूल करने के लिए एक अलग लेवी लगाने के तृतीकोरिन पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं० टीएएमपी/29/2000-टीपीटी

तूतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी)

आवेदक

आदेश

(जून, 2000 के दूसरे दिन को पारित किया गया)

यह मामला पत्तन द्वारा किए जाने वाले भारी निकर्षण की लागत वसूल करने के लिए कार्गो और पोत दोनों से संबद्ध प्रभारों पर पृथक लेवी लगाने के लिए तूतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी) द्वारा पस्तुत एक प्रस्ताव से संबंधित है ।

2. महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने मामला सं० टीएएमपी/9/99-टीपीटी में दिनांक 23 दिसम्बर, 1999 की अधिसूचना द्वारा टीपीटी में पोत-संबद्ध प्रभारों और कार्गो-संबद्ध प्रभारों के लिए संशोधित दरें अनुमोदित की थीं । उस संशोधन में भारी निकर्षण की लागत पर विचार नहीं किया गया था । परंतु, उस समय यह संकेत दिया गया था कि टीपीटी बाद में भारी निकर्षण की लागत शामिल करने के लिए एक पृथक लेवी का प्रस्ताव करेगा ।

3. टीपीटी ने कहा है कि निकर्षण परियोजना की कुल पूंजी लागत लगभग 220 करोड़ रुपए है, जिसका वित्तपोषण पूर्णतः ओईसीएफ, जापान से येन मुद्रा ऋण द्वारा किया गया है, और इस सुविधा की कुल वार्षिक प्रचालन लागत 19.88 करोड़ रुपए है । निकर्षण के कारण, वीओसी-III, वीओसी-IV बर्थ, कोयला जेटी-I और II, तेल जेटी और कन्टेनर बर्थ में ड्राफ्ट 8.24 मीटर से बढ़कर 10.7 मीटर हो गया है । उपरोक्त बर्थ में पोतों और कार्गो द्वारा उठाए जा रहे निकर्षण के लाभ पर विचार करते हुए, टीपीटी ने कार्गो और पोत के बीच वार्षिक प्रचालन लागत का विभाजन करते हुए विभिन्न विकल्पों में कार्गो और पोत दोनों से निकर्षण व्यय की वसूली करने का प्रस्ताव किया है । टीपीटी ने निम्नलिखित तीन विकल्पों पर विचार किया है :

विकल्प सं०	विवरण	निम्न पर प्रस्तावित वृद्धि की प्रतिशता	
		घाटशुल्क	पत्तन बकाया/पायलिटेज/ बर्थ किराया फीस
1.	कार्गो-संबद्ध और पोत-संबद्ध कार्यकलापों के लिए 3:7 के अनुपात में निकर्षण लागत	15.93%	56.15%
2.	कार्गो-संबद्ध और पोत-संबद्ध कार्यकलापों के बीच आय के आधार पर भागीदारी की गई निकर्षण लागत	32%	32%
3.	बराबर-बराबर भागीदारी की गई निकर्षण लागत	27%	40%

4. पत्तन ने औचित्य और अन्य कारकों के आधार पर विकल्प सं० 2 की सिफारिश की है । इस प्रस्ताव पर टीपीटी बोर्ड द्वारा दिनांक 23 फरवरी, 2000 को आयोजित बैठक में चर्चा की गई थी । प्रयोक्ता न्यासियों ने यह दृष्टिकोण व्यक्त किया कि निकर्षण लेवी केवल 8.24 मीटर से अधिक के ड्राफ्ट खींचने वाले पोतों पर ही लगाई जानी चाहिए और उन पोतों द्वारा प्रहस्तन किए गए कार्गो पर निकर्षण व्यय के किसी भाग का बोझ नहीं डाला जाना चाहिए ।

5. टीपीटी ने कहा है कि अगर न्यासियों का उपरोक्त कथन स्वीकार कर लिया जाता है तो ऐसे पोतों के लिए पोत प्रभारों में 110 प्रतिशत तक की वृद्धि करनी होगी और यह गहरे ड्राफ्ट बर्थ का प्रयोग करने के लिए एक हतोत्साहन होगा । इस संबंध में टीपीटी ने निम्नलिखित टिप्पणियां दी हैं :-

- (i) वर्धित ड्राफ्ट और बड़े पार्सल आकार के पोतों के कारण प्रचालन के मान की मितव्ययिता कार्गो के प्रति टन माल भाड़े में कमी कर देगी और उससे तूतीकोरन पत्तन पर कार्गो के प्रति टन प्रहस्तन की कुल लागत कम हो जाएगी । चाहे पोतों द्वारा अकेले ही निकर्षण लेवी का भुगतान किया जाए अथवा पोत और कार्गो दोनों द्वारा तब निकर्षण लेवी का प्रभाव आयातक और निर्यातक पर पड़ेगा, क्योंकि पोत को चार्टर पर लेने की लागत अथवा तूतीकोरन से और वहां तक प्रति टन मालभाड़ा पोतस्वामियों द्वारा कुल प्रचालन लागत, जिसमें पत्तन पर पोत की लागत मुख्य भूमिका निभाती है, पर विचार करते हुए नियत की जाती है । इसलिए, न्यायसंगत और उचित होने के लिए कार्गो और पोत दोनों के बीच व्यय का विभाजन करना उपयुक्त है ।
- (ii) गहरे ड्राफ्ट बर्थ पर आने वाले 8.24 मीटर से अधिक ड्राफ्ट के पोतों पर ही निकर्षण लेवी लगाने का प्रयोक्ता - न्यासियों का दृष्टिकोण स्वीकार्य नहीं है क्योंकि सुविधा सृजित की गई है, इसे सृजित करने की कुल लागत का वहन पोत के जीआरटी पर लागू दर के अनुसार ड्राफ्ट पर ध्यान दिए बिना बर्थ पर आने वाले पोतों द्वारा किया जाएगा । इसलिए निकर्षण लेवी लगाने के लिए गहरे ड्राफ्ट बर्थ पर आने वाले 8.24 मीटर से अधिक और 8.24 मीटर से कम के पोतों के बीच कोई विभेद नहीं होगा ।

6. निर्धारित पद्धति के अनुसार, टीपीटी का प्रस्ताव विभिन्न प्रयोक्ताओं और प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को परिचालित किया गया था । उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

सीमाशुल्क लाइसेंसशुदा एजेंट संघ

- (i) हम निकर्षण और पत्तन में ड्राफ्ट की वृद्धि करने हेतु उठाए गए कदमों के लिए पत्तन की सराहना करते हैं ।
- (ii) वर्धित ड्राफ्ट केवल चयनात्मक बर्थों में ही उपलब्ध है । अन्य बर्थ यथा, वीओसी 1 और 2 तथा अतिरिक्त बर्थ उसी पुराने ड्राफ्ट के साथ बने रहेंगे और हाल के निकर्षण कार्य ने इन बर्थों में सामान्य नौवहन यातायात को लाभ नहीं पहुंचाया है ।
- (iii) हाल ही में पत्तन ने सभी प्रभारों पर सामान्य 18 प्रतिशत की वृद्धि की है । मौजूदा वृद्धि के बाद, तूतीकोरन पत्तन प्रभार भारत में अन्य महापत्तनों की तुलना में वास्तव में अत्यधिक है ।

अब, अगर पत्तन प्रभारों में और वृद्धि का प्रस्ताव करता है तो पत्तन के माध्यम से निर्यात/आयात व्यापार जारी नहीं रह सकता । गहरे ड्राफ्ट बर्थ के लाभमोगी ही अतिरिक्त लेवी, अगर कोई हो, का वहन करेंगे, सामान्य पत्तन यातायात और कार्गो नहीं ।

- (iv) निकर्षण लेवी केवल 8.24 मीटर ड्राफ्ट से अधिक के पोतों पर ही लगाई जाएगी ।
- (v) अगर कार्गो—संबद्ध प्रभार यहां तक कि सीमांतिक रूप से भी बढ़ाए जाते हैं, इसका प्रभाव सभी आयातकों/निर्यातकों के लिए अत्यधिक दृश्य होगा । दूसरी ओर, अगर संपूर्ण पूंजीगत व्यय पोत—संबद्ध कार्यकलाप के रूप में प्रभारित किया जाता है तो वृद्धि जब पोत द्वारा वहन किए गए कार्गो द्वारा विभाजित की जाती है, नगण्य हो जाएगी और उसका आयातकों/निर्यातकों पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा ।

ऑल इंडिया चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्रीज

- (i) गहरे ड्राफ्ट पोत, जो पहले अपनी क्षमता के अनुसार कार्गो का वहन करने योग्य नहीं थे अब अधिक कार्गो का वहन करने योग्य होंगे, जिसके परिणामस्वरूप किसी अतिरिक्त लागत के बिना मालभाड़े का अर्जन होगा । परंतु, इन पोतों पर वहन किए गए कार्गो और लेवी लगाना सहन नहीं कर सकते । जबकि इन वाहकों पर लेवी के लिए कुछ औचित्य है, वहीं कार्गो पर बराबर लेवी लगाने का कोई औचित्य नहीं है । इसका अंततः उद्योगोक्ता पर प्रभाव पड़ेगा ।
- (ii) किसी कार्गो पर घाटशुल्क सामान्यतः न केवल पूंजीगत व्यय और सुविधाओं के अनुरक्षण, परंतु इस तथ्य पर भी कि क्या व्यापार जगत कार्गो आदि के मूल्य को हिसाब में लेते हुए इस वृद्धि का वहन कर सकता है या नहीं, पर विचार करते हुए नियत/संशोधित किया जाता है । कम मूल्य वाले कार्गो (जैसे नमक, प्याज, आलू आदि) के इन बर्थों पर प्रहस्तन किए जाने की संभावना है ।
- (iii) गहरे ड्राफ्ट बर्थ पर एक और दूसरे सामान्य बर्थ पर समान कार्गो प्रहस्तन करने वाले पोतों के बर्थिंग की संभावना होती है । ऐसे मामलों में गहरे ड्राफ्ट बर्थ में खड़े जहाज पर लदे कार्गो पर अधिक घाटशुल्क लगाना उचित नहीं होगा । इसके या तो कार्गो को हल्का करने अथवा लादने के लिए गहरे बर्थ का प्रयोग करने की भी संभावना होती है, जिस मामले में व्यापार जगत परेषक/परेषिती पर प्रहस्तन किए गए कार्गो के ऐसे भाग पर घाटशुल्क को समायोजित नहीं कर सकता ।
- (iv) कार्गो पर लेवी नहीं लगाई जा सकती । कृषि, खाद्यान्न, दाल नमक, कोयला, सब्जी आदि से संबद्ध कच्ची सामग्रियां घाटशुल्क में किसी वृद्धि का वहन नहीं कर सकती ।

तृतीकोरन स्टीमर एजेंट संघ

- (i) टीपीटी द्वारा परियोजना पर खर्च किया गया पूंजीगत व्यय विकास कार्यक्रम का एक हिस्सा है और पत्तन के विकास के लिए यह अत्यावश्यक है, परंतु इसका प्रयोक्ताओं पर कोई प्रभाव नहीं हो सकता और अत्यधिक लेवी का ऐसा प्रस्ताव बिल्कुल स्वीकार्य नहीं है ।

- (ii) टीपीटी ने हाल ही में दरों का मान संशोधित किया है, और प्रभारों में किसी और वृद्धि का तूतीकोरन पत्तन को/से आयात/निर्यात की मात्रा पर निश्चित रूप से प्रभाव पड़ेगा ।
- (iii) घाटशुल्क प्रभारों के लिए टीपीटी के दरों का मान पहले ही दक्षिण भारत में अन्य महापत्तनों के समान है, यद्यपि यह तट पर मजदूरों की व्यवस्था नहीं करता ।
- (iv) अगर पत्तन जोर देता है तो 8.23 मीटर से अधिक ड्राफ्ट वाले पोत पर ही सांकेतिक लेवी प्रभारित की जा सकती है, कार्गो के लिए नहीं ।
- (v) मुख्य और प्रत्यक्ष लाभभोगी केवल पोतस्वामी हैं, जिन्हें अधिक कार्गो से लाभ होता है और वे अधिक मालभाड़ा अर्जित कर रहे हैं । यह उनकी किसी अन्य मध्यस्थ पत्तन पर कार्गो हल्का करने से बचाने में भी सहायता करेगा । कार्गो हितलाभभोगी किसी अन्य बर्थ पर सामान्य घाटशुल्क बकाए पर कार्गो प्राप्त कर सकते हैं । लाइनर पोतों के लिए कई कार्गो हितलाभभोगी शामिल होंगे और विभिन्न परेषितियों/पोतवणिकों के लिए गहरे ड्राफ्ट बर्थ पर प्रहस्तन किए गए कार्गो का पता लगाना और निर्दिष्ट करना कठिन होगा ।
- (vi) गहरे ड्राफ्ट बर्थ पर बर्थिंग के मामले में 8.23 मीटर से कम ड्राफ्ट के आने वाले पोत के लिए पत्तन इन पोतों हेतु निकर्षण लेवी संग्रहित नहीं करेगा ।
- (vii) लदान हल्का करने अथवा प्रचालन तेज करने की अपेक्षा वाले पोतों के लिए उन दिनों जब पोत गहरे ड्राफ्ट बर्थ का कब्जा करते हैं, के लिए वास्तविक बर्थ किराए हेतु पोतों पर लेवी प्रमार्य होगी । पत्तन बकाया और पायलिटैज के लिए लेवी के संबंध में लेवी का 50 प्रतिशत प्रमार्य हो सकता है, जैसा टीएएमपी द्वारा विदेशी से तटीय व्यापार और विलोमतः परिवर्तित होने वाले पोतों के लिए निर्णय किया गया है ।

तूतीकोरन जहाजी कुली संघ

तूतीकोरन जहाजी कुली संघ ने मोटे तौर पर तूतीकोरन स्टीमर एजेंट संघ द्वारा की गई उपरोल्लिखित टिप्पणियों को दोहराया है । इसके अतिरिक्त, निम्नलिखित बिंदुओं का वर्णन किया गया है :-

- (i) यह भी संभव हो सकता है कि पोतस्वामी गहरे ड्राफ्ट बर्थ पर आने वाले पोतों के लिए उनके द्वारा अतिरिक्त लेवी का बोझ उठाने के बहाने से समतुल्य रूप से मालभाड़ा दरों में वृद्धि करना चाहते हों । इस प्रकार कार्गो हिताधिकारियों को पोतस्वामियों द्वारा अतिरिक्त मालभाड़े का वहन करना पड़ सकता है और उन पर पुनः वर्धित घाटशुल्क लादने से कार्गो हिताधिकारियों पर दोहरा कराधान होगा । टीपीटी ने केवल 4 महीने पूर्व ही घाटशुल्क बढ़ाया था और कार्गो में 32 प्रतिशत की और वृद्धि व्यापारजगत को बहुत अधिक प्रभावित करेगी ।
- (ii) तूतीकोरन पत्तन में आने वाले लकड़ी से लदे पोतों के लिए घाटशुल्क और समुद्री बकाए को इस लेवी से छूट दी जाएगी । वर्ष 1999-2000 के दौरान टीपीटी में आय 60 से 70 लकड़ी के कुंदों से लदे पोतों में से केवल 2 पोतों ने गहरे ड्राफ्ट का उपयोग किया और इसलिए लकड़ी से लदे पोतों और उनके कार्गो को छूट दी जाएगी ।

सदरन पेट्रोकेमिकल इंडस्ट्रीज कारपोरेशन लिमिटेड (एसपीआईसी)

- (i) दिसम्बर, 1999 में 18 प्रतिशत के एकसमान संशोधन से कुल मिलाकर 32 प्रतिशत से अधिक पत्तन प्रभारों की वृद्धि का प्रस्ताव उस स्तर से अधिक है, जिसे कार्गो-संबद्ध हिताधिकारी वहन कर सकते हैं ।
- (ii) किसी भी विकास परियोजना से अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होना चाहिए । प्रस्ताव से यह पता चलता है कि इस परियोजना से नए यातायात को आकर्षित करके, मौजूदा यातायात में वृद्धि आदि से कोई अतिरिक्त राजस्व प्राप्त नहीं हुआ है । मौजूदा कार्गो-संबद्ध हिताधिकारियों पर भारी कर लादना अनुचित है ।
- (iii) पूंजी (660 लाख रुपए) और मूल्यहास (220 लाख रुपए) पर आय की लागत का वहन पत्तन द्वारा निकर्षण के फलस्वरूप यातायात की वृद्धि के माध्यम से प्राप्त आय में से किया जाएगा ।
- (iv) पूंजी और मूल्यहास पर आय को निकालने के बाद वार्षिक प्रचालन लागत 1108.58 लाख रुपए बैठती है । यह लागत पोत-संबद्ध कार्यकलापों से वसूल की जाएगी, क्योंकि पोत निकर्षण के लाभभोगी है, जो 45 प्रतिशत बैठता है ।
- (v) टीएएमपी साधारणतया 3 वर्षीय चक्र के लिए दरों की सिफारिश करता है । 3 वर्ष की अवधि में, पोत-संबद्ध कार्यकलापों पर पत्तन द्वारा की गई आय अधिक होने की आशा की जाती है और निकर्षण लेवी में समतुल्य अधोमुखी संशोधन किया जाएगा ।

तमिलनाडु विद्युत बोर्ड (एटीएनईबी)

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने टीपीटी के दरों के मान में हाल ही में उर्ध्वमुखी संशोधन किया है और इसलिए, अमी निकर्षण लेवी लगाने का कोई आचित्य नहीं है ।
- (ii) तूतीकोरन पत्तन का भारी निकर्षण, पत्तन का सुधार कार्य होने के कारण पत्तन के प्रयोक्ताओं से लेवी संग्रहित नहीं की जाएगी ।
- (iii) चूंकि निकर्षण तूतीकोरन पत्तन ने वर्ष 1999-2000 के दौरान 36 करोड़ रुपए का निवल लाभ अर्जित किया है, टीपीटी इस वृहत निकर्षण व्यय को शामिल कर सकता है ।
- (iv) टीपीटी में उपलब्ध दस बर्थों में से, टीएनईबी केवल दो बर्थों का प्रयोग कर रहा है । इसलिए, लेवी प्रयुक्त बर्थ की संख्या के समानुपात में ही होगी ।
- (v) टीएनईबी को मौजूदा वर्धित ड्राफ्ट दशा के कारण और हॉपरो के लिए स्पिलेज प्लेटों के प्रावधान के लिए भी कोयला जेटियों में मौजूद हॉपर प्रणाली में कतिपय सुधार करने के लिए लगभग 1 करोड़ रुपए का कुछ और व्यय भी करना है ।
- (vi) टीएनईबी के पोत तूतीकोरन पत्तन पर रात्रि पोतचालन सुविधा की कमी के कारण लगभग 12 घंटे तक बर्थ में रुके रहने की समस्या का सामना कर रहे हैं । तूतीकोरन पत्तन में रात्रि बर्थिंग सुविधाओं की अनुपलब्धता के कारण टीएनईबी इस समय पोतों से अपर्याप्त कोयला निकासी का अनुभव करने के साथ-साथ अतिरिक्त व्यय कर रहा है ।

- (vii) टीएनईबी एक सेवा संगठन है, वाणिज्यिक संगठन नहीं। टीएनईबी पहले ही अत्यधिक घाटे में चल रहा है। इसलिए, यह प्रस्तावित लेवी असामान्य रूप से उत्पादन लागत में वृद्धि कर देगी जिससे जनता पर अतिरिक्त बोझ पड़ेगा।
- (viii) टीएमपी, टीएनईबी पर न्यूनतम निकर्षण लेवी लगाने पर विचार कर सकता है, क्योंकि यह टीपीटी में उपलब्ध दस बर्थों में से केवल 2 बर्थ का प्रयोग कर रहा है।

तूतीकोरन पत्तन प्रहस्तन एजेंट संघ

निकर्षण लेवी उन पोतों पर लगाई जाएगी, जिन्हें लाभ पहुंचता है और 8.24 मीटर ड्राफ्ट से कम वाले पोतों अथवा कार्गो पर नहीं।

डीसीडब्ल्यू लिमिटेड

- (i) व्यापार और उद्योग के वैश्वीकरण से भारतीय बाजार आयातित सामग्रियों से भर गया है, जो सस्ते और गुणवत्ता में बेहतर हैं। विदेशों में, विद्युत की लागत, वित्त की लागत आदि बहुत अनुकूल वातावरण में है, जिसे भारतीय उद्योग द्वारा कभी भी समतुल्य नहीं बनाया जा सकता। ये मुख्य कारक देशी उत्पादों के लिए आयात प्रवेश की घमकियों के विरुद्ध उनकी लड़ाई में अत्यधिक बाधक सिद्ध हो रहे हैं।
- (ii) आयातित और देशी उत्पादों के बीच कांटे की प्रतिस्पर्धा है। ऐसी स्थिति में देशी विनिर्माताओं के लिए उनके उत्पादों की लागत बढ़ाने पर कोई निर्णय लेना अंततः पूर्णतः बर्बादी होगी। इसलिए, इस समय उत्पादों की लागत बढ़ाने की कोई संभावना नहीं है। इस स्थिति में उद्योग सरकार तथा साथ ही पत्तन न्यास, विद्युत बोर्ड, जल बोर्ड आदि जैसे सरकारी निकायों से कम से कम आगामी तीन वर्षों के लिए मौजूदा लागत ढांचे को बनाए रखने की आशा रखता है, क्योंकि वर्तमान दशाओं में उनसे किसी छूट की आशा नहीं की जा सकती। पत्तन प्रशुल्क में हाल में की गई 18 प्रतिशत की वृद्धि ही उद्योग पर एक बोझ थी और प्रस्तावित भारी निकर्षण लेवी अनधिकृत है। पूर्ण संकुचित बाजार दशा के साथ इस लागत को अंतिम ग्राहक तक प्रदान नहीं किया जा सकता। भारत में व्यापार, उद्योग और वाणिज्य की पूर्ण दुर्गति हो जाएगी।
- (iii) भारी निकर्षण से उच्च ड्राफ्ट के साथ आगमन करने वाले बड़ी मात्रा में कार्गो का वहन करने वाले पोतों को लाभ होगा। पहले उद्भासित ड्राफ्ट के कारण अपनी पूर्ण मात्रा में वहन करने में अयोग्य होने वाले जहाज अब पूर्ण क्षमता में लदान कर और तूतीकोरन पहुंच सकते हैं। इसलिए, वास्तविक लाभ पोतस्वामियों को होगा परंतु आयातकों और निर्यातकों को नहीं। इसलिए, आयातक/निर्यातक किसी भी प्रकार से प्रभार्य सभी भारी निकर्षण की हिस्सेदारी के लिए प्रत्यक्षतः शामिल नहीं है।
- (iv) टीपीटी यंत्रीकृत प्रचालन कार्यान्वित कर सकता है और उससे अधिक राजस्व अर्जित कर सकता है तथा धीमी लदान/प्रेषण दर के कारण चार्टर करने वाले द्वारा विलम्ब शुल्क बढ़ाने की बजाय पोतस्वामियों द्वारा दी गई किसी प्रेषण राशि की हिस्सेदारी कर सकता है।

- (v) जहाज के व्यय पर वृद्धि की जाने वाली प्रस्तावित कोई भी राशि मालभाड़े द्वारा आयातकों/निर्यातकों से प्रभारित की जाएगी, इसलिए पूरा बोझ आयातकों/निर्यातकों पर पड़ेगा, जो उद्योग द्वारा वहन करना कठिन है ।
- (vi) टीएएमपी, टीपीटी द्वारा सुझाए गए दरों के मान में प्रस्तावित और वृद्धि को कम से कम अगले तीन वर्षों के लिए आस्थगित कर सकता है ।

पीएसए एसआईसीएएल टर्मिनल लिमिटेड

- (i) 10.7 मीटर के अधिकतम अनुमेय पोत ड्राफ्ट बनाए रखने के लिए पहुंच मार्ग और हार्बर बेसिन का निकर्षण दिनांक 15 जुलाई, 1998 को हमारे साथ हस्ताक्षरित लाइसेंस करार के एक भाग के रूप में टीपीटी के दायित्वों में से एक है । इसे देखते हुए, निकर्षण की लागत हमारे ग्राहकों से वसूल नहीं की जाएगी ।
- (ii) टीपीटी के साथ हमारा लाइसेंस करार लाइसेंसधारी को टीएएमपी के अनुमोदनाधीन घाटशुल्क सहित टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार निर्धारित करने की भी व्यवस्था करता है । इसलिए, दरों के ये मान किसी अन्य पार्टी द्वारा संशोधित नहीं किए जाएंगे । यह हमारे लाइसेंस करार के विपरीत है और तूतीकोरन कंटेनर टर्मिनल के प्रशुल्क का संशोधन केवल हमारे द्वारा किया जाएगा ।
- (iii) इसके अतिरिक्त, अगर प्रस्ताव अनुमोदित कर दिया जाता है तो इससे प्रशुल्क नियत करने में पीएसए एसआईसीएएल अपनी वाणिज्यिक नमनीयता गंवा सकता है । घाटशुल्क पत्तन देयताएं, पायलिटेज, टग्स और बर्थ किराए पर लेवी तूतीकोरन कंटेनर टर्मिनल में प्रहस्तन की लागत बढ़ा देगी । यह हमारे टर्मिनल में अधिक शिपिंग लाइन्स प्राप्त करने और सेवाएं लेने में हमारे सफल विपणन प्रयासों को न केवल कम आंकेगा बल्कि और महत्वपूर्ण रूप से यह अन्य प्रतिस्पर्धी पत्तनों की तुलना में हमारी प्रतिस्पर्धात्मकता का भी दमन करेगा । ऐसी कोई वृद्धि और प्रभारों में लेवी लगाना हमें अपने लाइसेंस करार के दायित्वों के निर्वहन से रोकेगा ।
- (iv) सड़क आधारभूत ढांचे के मामले में पत्तन की ओर से निकर्षण की लागत बुनियादी इकाई लागत बढ़ाकर पत्तन प्रयोक्ताओं : पर सीधे लादी नहीं जाएगी । ऐसे आधारभूत ढांचे के बिना कुछ ही प्रयोक्ता होंगे । गहरा पहुंच-मार्ग और हार्बर बेसिन कई बड़े पोतों को तूतीकोरन पत्तन में आने के लिए आकर्षित करेगा, जो पहले संभव नहीं था । पोत और कार्गो यातायात में वृद्धि बुनियादी दर बढ़ाए बिना अतिरिक्त राजस्व लाएगी । प्रस्तावित लेवी न केवल पत्तन को अधिक महंगा बना देगी, बल्कि इससे अधिक महत्वपूर्ण रूप से इसका परिणाम अन्य पत्तनों को यातायात का विपथन और तूतीकोरन को हब पत्तन बनाने की कल्पना के साथ समझौता करना होगा ।

मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लिमिटेड

- (i) उचित प्रहस्तन सुविधाओं और अन्य सहायक सुविधाओं में सुधार किए बिना, ड्राफ्ट वृद्धि की कोई मात्रा सहायक नहीं होगी । इसके अतिरिक्त, निकर्षण के कारण पत्तन में यातायात बढ़ गया है, जिसका अर्थ अधिक प्रतीक्षा अवधि है, जो प्रत्यक्षतः हमें प्रभावित करती है और हमें विलम्ब शुल्क की अत्यधिक राशि व्यय करनी होती है ।

- (ii) हम कार्गो-संबद्ध कार्यकलापों पर पत्तन प्रभार तब तक नहीं बढ़ाने का अनुरोध करते हैं, जब तक प्रहस्तन प्रणालियों का उन्नयन नहीं किया जाता है। अगर कार्गो-संबद्ध कार्यकलापों पर भी लेवी लगाने का निर्णय किया जाता है, तो उन पोतों, जिनका ड्राफ्ट 8.24 मीटर से अधिक है, में कार्गो पर अतिरिक्त प्रभार लगाना उपयुक्त है।
- (iii) हम इस संशोधन से तांबा सांद्रण और रॉक फास्फेटों को मुक्त करने का अनुरोध करते हैं।

भारतीय कन्टेनर शिपिंग लाइन्स संघ (सीएसएलए)

- (i) पत्तन द्वारा उसके उपलब्ध ड्राफ्ट को बढ़ाने की पहल का स्वागत किया जाता है।
- (ii) यह दुर्भाग्यपूर्ण है कि पत्तन व्यापार जगत पर लेवी लगाने का आश्रय लिए बिना इस विकास के लिए निधि प्रदान नहीं कर सकता। पत्तन की वित्तीय स्थिति का विस्तृत विश्लेषण किए बिना यह सुनिश्चित करना कठिन है कि क्या ऐसा कदम वास्तविक रूप से आवश्यक है या नहीं। यह अधिमान्य होगा अगर पत्तन इस विकास का निधिकरण सामान्य प्रचालन राजस्व के माध्यम से करे।
- (iii) अगर यह स्पष्ट है कि ऐसी लेवी आवश्यक है तो लाइन्स को अपनी स्थिति सुरक्षित रखनी चाहिए कि प्रचालन लागत में यह वृद्धि कैसे वसूल की जा सकती है।
- (iv) हम यह विचार नहीं मानते कि लेवी केवल बड़े पोतों पर ही लगाई जानी चाहिए। अगर पत्तन के प्रचालन ड्राफ्ट में वृद्धि कर दी जाती है, तब छोटे पोत भी उससे लाभ उठाएंगे, जहां तक पत्तन मेन लाइन पोतों से अधिक यातायात का प्रहस्तन करेगा, जिसका तब तटीय पोतों द्वारा वहन किया जा सकता है। इसलिए, केवल बड़े पोतों पर लेवी लगाना तर्कहीन है। इस बात की स्वीकृति यह पूर्वोदाहरण सृजित कर सकती है जो अन्य पत्तनों में स्वागत योग्य नहीं होगा।

भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)

- (i) टीपीटी द्वारा खर्च किया गया भारी निकर्षण व्यय बड़े जहाजों को पत्तन की ओर आकर्षित करने और कार्गो का उच्चतर थ्रुपुट लाभ प्राप्त करना है। हमारा यह विचार है कि पत्तन का अस्तित्व बड़े पोतों का प्रहस्तन करने के लिए अपने आधारभूत ढांचे का विकास करके अधिक कारोबार आकर्षित करने की उसकी योग्यता पर ही निर्भर करता है।
- (ii) इसलिए, निकर्षण पर पूंजीगत व्यय का वहन दीर्घ अवधि तक व्यय के शोधन से टीपीटी द्वारा किया जाएगा। शिपिंग लाइन्स और व्यापार जगत से प्रशुल्क में वृद्धि के माध्यम से इस लागत को वहन करने की आशा नहीं की जाएगी।
- (iii) अगले वर्षों में टीपीटी के माध्यम से प्रहस्तन किए गए कार्गो और अतिरिक्त यातायात, व्यय की गई लागत की आवश्यकता से अधिक प्रतिपूर्ति कर देंगे।

7. इस मामले में दिनांक 24 अप्रैल, 2000 को तूतीकोरन पत्तन न्यास में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :

तूतीकोरन पत्तन न्यास

- (i) इस पत्तन की निम्न ड्राफ्ट की समस्या है, जो इस क्षेत्र में समुद्र पत्तनों में सबसे कम है।
- (ii) (क) निकर्षण परियोजना की स्वीकृति 202 करोड़ रुपए के लिए थी और मुद्रा दर में घट-बढ़ से यह 220 करोड़ रुपए हो गई है।
(ख) हमने इस प्रस्ताव के लिए लागत निर्धारण का ब्यौरा दे दिया है।
- (iii) (क) हमारी परियोजना के प्रस्ताव में हमने सभी प्रभारों में 20 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया था अन्यथा परियोजना व्यवहार्य नहीं पाई गई थी।
(ख) जब इस प्रस्ताव पर बोर्ड द्वारा विचार किया गया था, लागू किए जा रहे कार्गो-संबद्ध प्रभारों के बारे में आपत्तियां उठाई गई थीं।
- (iv) (क) अगर केवल पोत-संबद्ध प्रभारों को लागू किया जाना है, तो वृद्धि लगभग 120 प्रतिशत होगी।
(ख) इसलिए, सुविधा के रूप में हम इसे सभी पर विस्तारित करना चाहते हैं।
(ग) मान की मितव्ययिताओं के कारण बड़े पोतों के लिए प्रति टन व्यय कम हो जाता है, इसलिए कार्गो कुछ बोझ वहन कर सकता है।
(घ) ऐतिहासिक रूप से भी निकर्षण लागत टीपीटी में पोत-संबद्ध प्रभारों और कार्गो-संबद्ध प्रभारों पर विस्तारित की जाती है।
- (v) किसी ने भी इस लेवी पर आपत्ति नहीं की है। आपत्ति केवल इस बारे में है कि भुगतान किसे करना चाहिए।
- (vi) हमने बर्थ किराया घटाकर 8 घंटे कर दिया है — हमें राजस्व का घाटा हुआ है — हम प्रयोक्ताओं की मांगों के प्रति प्रत्युत्तरदायी रहे हैं और अब हमें समर्थन देना प्रयोक्ताओं पर निर्भर है।
- (vii) (क) पीएसए एसआईसीएल भारी निकर्षण परियोजना से अवगत था।
(ख) हमने उनसे कोई वचनबद्धता नहीं की थी।
- (viii) आईओसी का सभी बड़े पोत लाने के लिए स्वागत है।
- (ix) (क) टीएनईबी सबसे बड़ा और प्रत्यक्ष लाभभोगी है। टीएनईबी बोर्ड में शामिल रहा है। वे अब कैसे आपत्ति कर सकते हैं ?
(ख) मितव्ययी लागत के कारण वाणिज्यिक लागत से टीएनईबी को सबसे अधिक लाभ होता है।
(ग) सीएचपीटी और एन्नोर में टीएनईबी की लागत और अधिक होगी।

- (x) ब्याज भुगतान तत्काल प्रारंभ होता है । मूल राशि की वापसी—अदायगी छूट की अवधि के 10 वर्षों बाद प्रारंभ होती है ।
- (xi) घाटशुल्क में वृद्धि से पीएसए एसआईसीएल क्यों प्रभावित होना चाहिए ? वे उसे प्रयोक्ताओं को आगे दे सकते हैं ।
- (xii) (क) टीपीटी देयता की चुकौती होते ही इस लेवी को समाप्त कर देगा ।
(ख) यह एक पृथक लेवी बना रहेगा — इसका विलय नहीं किया जाएगा ।
(ग) जब प्रशुल्क संशोधन करना देय हो जाता है, तब हम प्रत्येक 2 वर्षों में समीक्षा कर सकते हैं ।
- (xiii) भारी निकर्षण 100 वर्ष की अवधि वाली एक 'परिसंपत्ति' है ।
- (xiv) पुनरुद्धार की गई भूमि को कंटेनर यातायात के प्रयोग के लिए दिया गया है । टीपीटी अभी इससे राजस्व प्राप्त नहीं कर रहा है ।
- (xv) पीएसए एसआईसीएल से प्राप्त अपफ्रंट भुगतान बर्थ—7 से होने वाले अर्जन तक सीमित है । यह किसी पूंजीगत व्यय के लिए उपलब्ध नहीं है ।

पीएसए एसआईसीएल

- (i) लाइसेंस करार — ड्राफ्ट के बारे में एक वचनबद्धता है । उन्हें निकर्षण के लिए हमसे प्रभार नहीं लेना चाहिए ।
- (ii) हमारे टर्मिनल के लिए 'घाटशुल्क' हमारा अधिकार है । इसे केवल हम ही परिवर्तित कर सकते हैं । टीपीटी हस्तक्षेप नहीं कर सकता ।
- (iii) निकर्षण अन्य किसी पूंजीगत व्यय के समान नहीं है । लाभ लंबी अवधि तक विस्तारित होते हैं । कृपया लंबी अवधि में यातायात और आय के पूर्वानुमानों पर सावधानीपूर्वक गौर करें ।

इंडियन ऑयल कारपोरेशन (आईओसी)

दिए गए तीन विकल्पों में से हम विकल्प—1 को अधिमानता देते हैं ।

मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लिमिटेड

- (i) कार्गो हितलाभभोगी के रूप में हमें इस निकर्षण से लाभ नहीं पहुंचता है ।
- (ii) कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं में परिवर्तन नहीं हुआ है । हम क्यों भुगतान करें ?
- (iii) केवल पोत—संबद्ध प्रभारों के लिए प्रभारित करें — और वह भी केवल गहरे ड्राफ्ट की अपेक्षा रखने वाले पोतों के लिए ।

तमिलनाडु विद्युत बोर्ड (टीएनईबी)

- (i) हमने लिखित टिप्पणियां दी हैं ।
- (ii) टीपीटी को परियोजना हाथ में लेने से पूर्व प्रयोक्ताओं से परामर्श करना चाहिए था । अब विचार—विमर्श करने का क्या अर्थ है ?

एसपीआईसी

- (i) हमने लिखित टिप्पणियां दी हैं ।
- (ii) हम लेवी के लिए सहमत हैं । इसे सभी पोतों पर विस्तारित होने दें । यह सुनिश्चित करना कठिन है कि किस पोत को गहरे ड्राफ्ट की अपेक्षा है ।
- (iii) लगाई गई पूंजी पर आय और मूल्यहास को अतिरिक्त राजस्व सृजन में से पूरा किया जाएगा । यह केवल मौजूदा यातायात से नहीं हो सकता । पोत-संबद्ध प्रभारों में केवल 40 प्रतिशत वृद्धि की ही अपेक्षा होगी ।

ऑल इंडिया चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री

कृपया हमारे लिखित अनुरोध का अवलोकन करें । कृपया प्रयोक्ताओं से लेवी संग्रहित नहीं करे ।

आईसीसीआई

- (i) हमें और 13 मीटर तक ड्राफ्ट गहरा करने की आवश्यकता है ।
- (ii) परंतु, शर्तें प्रतिस्पर्धी बनी रहनी चाहिए ।
- (iii) सभी पोतों द्वारा बोझ की भागीदारी करने दें - कार्गो हितलाभभोगियों से प्रभारित नहीं करें ।

पीएचए एसोसिएशन

दिसम्बर, 1999 में 18 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी । दूसरा इतनी जल्दी क्यों ? टीपीटी को लागत कम करने के लिए कारोबार बढ़ाना चाहिए । कृपया हम पर बोझ नहीं डालें ।

सीमाशुल्क लाइसेंसशुदा एजेंट संघ

- (i) निकर्षण लेवी केवल पोत-संबद्ध प्रभारों पर प्रभार्य होगी । गहरे ड्राफ्ट की अपेक्षा करने वाले पोतों पर ही प्रभार लगाएं ।
- (ii) गहरे ड्राफ्ट प्राप्त नहीं करने वाले बर्थ पर बोझ नहीं डालना चाहिए ।
- (iii) टीपीटी में किनारे पर प्रहस्तन प्रापकों/कुलियों के माध्यम से एजेंटों द्वारा किया जाता है । यह विशिष्ट और अतिरिक्त बोझ पहले से हम पर है । कृपया इसमें वृद्धि नहीं करें ।
- (iv) यह कब तक संग्रहित किया जाएगा । क्या यह निरंतर है अथवा लागत के वसूल किए जाने तक ?

तृतीकोरन कुली संघ

केवल कुछ ही कार्गो गहरे ड्राफ्ट का प्रयोग करते हैं । यह बोझ सभी पर क्यों डाला जाए ? केवल पोतों पर प्रभारित करें ।

तृतीकोरन स्टीमर एजेंट एसोसिएशन

- (i) मूल लागत 139 करोड़ रुपए थी । यह 220 करोड़ रुपए तक कैसे पहुंच गई है ?
- (ii) अगर 'येन' घटता-बढ़ता है, अमरीकी 'डालर' भी घटता-बढ़ता है ।
- (iii) कृपया किए गए वास्तविक भुगतानों पर सावधानीपूर्वक जांच करें । आंकड़े स्पष्ट नहीं हैं ।
- (iv) टीपीटी ने 20 हेक्टेयर भूमि का पुनरुद्धार करने के लिए तलकषित सामग्री का प्रयोग किया है । उस लाभ के बारे में क्या हुआ ?
- (v) अतिरिक्त यातायात और आय के लाभ को नहीं माना गया है ।
- (vi) केवल पोत-संबद्ध प्रभारों को प्रभारित करें कार्गो-संबद्ध प्रभारों को नहीं — यहां तक कि केवल गहरे ड्राफ्ट की अपेक्षा रखने वाले पोतों पर ही सामान्य/उचित वृद्धि की जानी चाहिए ।

आईएनएसए

कार्गो-संबद्ध प्रभारों अथवा यहां तक कि पोत-संबद्ध प्रभारों पर भी अतिरिक्त बोझ नहीं डालें ।

डीसीडब्ल्यू

हम अन्य प्रयोक्ताओं ने जो कहा है उसका समर्थन करते हैं ।

टीसीसीआई

सभी बर्थ पर सभी पोतों के केवल पोत-संबद्ध प्रभार ही प्रभारित करें । अन्यथा विसंगति हो जाएगी ।

8.1

गया था :-

संयुक्त सुनवाई के दौरान टीपीटी को निम्नानुसार अतिरिक्त जानकारी देने का सुझाव दिया

- (i) निर्धारित प्रपत्र में लागत-निर्धारण ब्यौरा और वित्तीय विवरण ।
- (ii) परियोजना की व्यवहार्यता से संबंधित स्थिति स्पष्ट करने के लिए 'परियोजना स्वीकृति' से संबंधित दस्तावेज ।
- (iii) परियोजना की व्यवहार्यता स्थापित करने के लिए यातायात और आय के पूर्वानुमानों के बारे में ब्यौरा ।
- (iv) परियोजना के लिए जापानी ऋण की शर्तों से संबंधित ब्यौरा ।
- (v) ऋण की शर्तों के संदर्भ में प्रशुल्क में वृद्धि को पुनः चरणबद्ध करने की संभावना पर टिप्पणी ।
- (vi) मूल प्रशुल्क के साथ कभी भी विलयित नहीं किए जाने वाले पृथक प्रभार के रूप में इस लेवी को बनाए रखने और देयता समाप्त होते ही उसे समाप्त करने के बारे में टिप्पणी ।
- (vii) ऐसे मामलों में 'परिसंपत्ति' की परिभाषा (और अन्य संबद्ध मुद्दों) पर टिप्पणी ।

8.2 टीपीटी ने अपने दिनांक 11 मई, 2000 के पत्र सं० ए-1/1/99-लागत और दिनांक 20 मई, 2000 के पत्र सं० ए-1/1/99-लागत द्वारा और स्पष्टीकरण और जानकारी प्रस्तुत की है।

9. इस मामले पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) परियोजना की स्वीकृति के लिए लोक निवेश बोर्ड (पीआईबी) द्वारा विचार की गई टिप्पणी इंगित करती है कि निकर्षण कोयले, तेल और कन्टेनर बर्थ की क्षमता 2001-2002 तक 3.4 मिलियन टन बढ़ा देगा। टिप्पणी निकर्षण के कारण 23.41 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय पूर्वानुमानित करती है। तथापि, अभी टीपीटी द्वारा दिए गए पूर्वानुमान पूर्णतः भिन्न हैं। टीपीटी के पूर्वानुमानों में यातायात अथवा आय की कोई वृद्धि इंगित नहीं की गई है। इस प्राधिकरण के पास उपलब्ध अन्य किसी वैध पूर्वानुमान के अभाव में टीपीटी द्वारा दिए गए पूर्वानुमान को आगे विश्लेषण का आधार माना जाता है।

न केवल आय में कोई वृद्धि स्पष्ट है, बल्कि पुररूद्धार की गई भूमि से कथित रूप से कोई राजस्व प्राप्ति नहीं हो रही है। इसका अर्थ यह है कि समान यातायात के लिए अतिरिक्त (पूँजी) व्यय किया गया है।

- (ii) कुछ प्रयोक्ताओं ने यह मत व्यक्त किया है कि विकास कार्य होने के कारण भारी निकर्षण पर व्यय का वहन प्रयोक्ताओं पर लेवी लगाने का आश्रय लिए बिना स्वयं पत्तन द्वारा किया जाएगा। पत्तन न्यास जैसे स्व-वित्तपोषण संगठनों को केवल अपने प्रयोक्ताओं से प्रचालनात्मक और पूँजी दोनों लागतें वसूल करनी होंगी। टीपीटी से भारी निकर्षण पर संपूर्ण लागत को शामिल करने की अपेक्षा करना उचित नहीं होगा, जब प्रयोक्ताओं से इस सुविधा से लाभ प्राप्त करने की आशा की जाती है। इसलिए, टीपीटी को प्रयोक्ताओं से लागत वसूल करने की अनुमति देना उपयुक्त है। ऐसा होते हुए, निपटाया जाने वाला प्रश्न प्रस्तावित लेवी की योग्यता नहीं है, बल्कि उसकी मात्रा और प्रभारित किए जाने वाले प्रयोक्ताओं का वर्ग है।

- (iii) (क) पत्तन का प्रस्ताव निकर्षण की लागत को कार्गो-संबद्ध और पोत-संबद्ध कार्यकलापों के बीच इनसे होने वाली आय के आधार पर विभाजित करना है। वास्तव में, प्रस्ताव घाटशुल्क, पत्तन देयताओं, पायलिटिज और बर्थ किराए पर 32 प्रतिशत लेवी प्रभारित करना है।

प्रयोक्ता अपने विचार में सर्वसम्मत है कि कार्गो-प्रहस्तन कार्यकलाप को इस बोझ का वहन करने योग्य नहीं बनाया जाएगा, केवल ऐसे पोत, जो वर्धित ड्राफ्ट उपलब्धता के प्रत्यक्ष लाभभोगी होंगे, से इस सुविधा के लिए भुगतान करने की अपेक्षा होगी। दिलचस्प रूप से, जहाज हितलाभभोगियों का प्रतिनिधित्व कर रही कुछ एजेंसियों ने भी इस विचार का समर्थन किया है। प्राधिकरण की वर्णित नीति निकर्षण लागत पर केवल पत्तन देयताएं और बर्थ किराए के नियतन के प्रयोजन के लिए संगत होने के रूप में विचार करना रहा है। पत्तन का मौजूदा लागत ढांचा तृतीकोरन हार्बर परियोजना के निष्पादन के समय किए जा रहे पोत-संबद्ध और कार्गो-संबद्ध कार्यकलापों दोनों पर निकर्षण की मूल लागत (अर्थात् 8.24 मीटर

ड्राफ्ट तक) विस्तारित करता है । यद्यपि, यह दृष्टिकोण प्राधिकरण की नीति के अनुरूप नहीं है, फिर भी निकर्षण लागत का मौजूदा विस्तार को इस चरण पर अस्त-व्यस्त करने का प्रस्ताव नहीं है क्योंकि इसमें पत्तन के वर्तमान प्रशुल्क ढांचे में पूर्ण परिवर्तन शामिल होगा ।

- (ख) इस तथ्य के होते हुए भी कि निकर्षण की ऐतिहासिक लागत को पोत-संबद्ध प्रभारों और कार्गो-संबद्ध प्रभारों दोनों को आबंटित करना जारी रखने की अनुमति दी जाए, इसलिए भारी निकर्षण पर किए गए निवेश को पोत-संबद्ध प्रभारों और (आदर्शतः) बर्थ किराए तथा उसपर पत्तन देयताओं से संबंधित लागत-केंद्रों पर ही आबंटित करने की अपेक्षा होनी चाहिए । तथापि, इस मामले में वसूल किया गया व्यय बहुत अधिक है, पायलिटेज सहित सभी पोत-संबद्ध प्रभारों पर बोझ कम करने के लिए विचार किया जाता है ।
- (ग) पोत-संबद्ध प्रभारों पर इस बोझ के होने को सीमित करने का ऐसा दृष्टिकोण प्रसंगवश आपत्ति को भी पूरा करेगा कि कार्गो-प्रहस्तन सुविधाओं में किसी सुधार के अभाव में कार्गो-हिताधिकारी से उचित रूप से इस बोझ के किसी भाग का बिल्कुल वहन करने की अपेक्षा नहीं की जा सकती ।
- (घ) पत्तन ने पोतों तथा साथ ही निकर्षण कार्य द्वारा गहरा किए गए बर्थों अर्थात् वीओसी घाट के बर्थ सं० III और IV, कोयला जेटी (I और II), तेल जेटी और बर्थ सं० VII पर प्रहस्तन किए गए टनभार पर निकर्षण लागत की वसूली के लिए लेवी लागू करने का प्रस्ताव किया है । तथापि, कुछ प्रयोक्ताओं ने 8.24 मीटर से अधिक ड्राफ्ट कर्षित करने वाले पोतों पर लेवी लगाने की दलील दी है । इस पर, पत्तन ने यह तर्क देते हुए प्रत्युत्तर दिया है कि ऐसी सुविधा सृजित करने के लिए कुल लागत का वहन इस बात पर ध्यान दिए बिना पोत के जीआरटी पर लागू दर के अनुसार बर्थ पर आने वाले पोतों द्वारा किया जाएगा । पोत-संबद्ध प्रभार जीआरटी के एक यूनिट पर लगाए जाते हैं, और 'पोत के ड्राफ्ट' का नया आयाम लागू करना प्रशुल्क ढांचे को जटिल ही बना देगा ।
- (ङ) बड़े पोतों से अधिक राजस्व वसूली सुविधाजनक बनाने के लिए, पत्तन अपने आगामी सामान्य संशोधन में पोतों के जीआरटी के संदर्भ में पत्तन देयताओं, पायलिटेज और बर्थ किराए के लिए एक उपयुक्त श्रेणीबद्ध दरों का मान लागू करके प्रशुल्क ढांचे के यौक्तिकरण पर विचार कर सकता है । पोतों के जीआरटी के संदर्भ में ऐसे श्रेणीबद्ध मान को लागू करना इस मामले में प्रयोक्ताओं द्वारा मांगे गए 'ड्राफ्ट' घटक का भी ध्यान रखेगा ।
- (च) पत्तन ने सभी पोतों पर इस लेवी को समरूप लागू करने का प्रस्ताव नहीं किया है । यह लेवी छिछले बर्थों, जहां उपलब्ध ड्राफ्ट 8.24 मीटर से कम है, पर आने वाले पोतों पर नहीं लगाई जाएगी । चूंकि, 8.24 मीटर से अधिक ड्राफ्ट कर्षित करने वाले पोत किसी दशा में इन छिछले बर्थों पर नहीं खड़े किए जा सकते, इसलिए पत्तन का यह प्रस्ताव सही है ।

- (छ) तथापि बर्थों का ऐसा वर्गीकरण कुछ समस्याएं उत्पन्न करेगा, जहां पोत टॉपिंग अप/माल उतारने के प्रचालन, दोनों के दौरान प्रयोग करते हैं। मामले को सरलीकृत करने के लिए किसी प्रयोजन के लिए विशिष्ट बर्थ का प्रयोग कर रहे किसी पोत से लेवी का पूरा भार वहन करने की अपेक्षा की जा सकती है। तदनुसार, यह लेवी किसी भी प्रयोजन के लिए कोयला जेटी, तेल जेटी, वीओसी घाट III और IV और (कन्टेनर) बर्थ सं० VII में आने वाले पोतों के लिए पोत-संबद्ध प्रभारों पर लगाई जानी निर्धारित की जाती है।
- (iv) (क) पीएसए एसआईसीएल ने इंगित किया है कि 10.7 मीटर के पोत ड्राफ्ट का प्रावधान रियायत करार के अनुसार टीपीटी के लिए अनिवार्य है और निकर्षण की लागत उसके ग्राहकों से वसूल नहीं की जाएगी।
- संयुक्त सुनवाई के दौरान टीपीटी ने कहा कि पीएसए एसआईसीएल और टीपीटी के बीच करार में केवल उपलब्ध ड्राफ्ट और निकर्षण परियोजना का ही संकेत दिया गया है, करार यह निर्दिष्ट नहीं करता कि बीओटी टर्मिनल के प्रयोक्ताओं से निकर्षण लागत वसूल नहीं की जाएगी। चूंकि, टीपीटी से कोई वचनबद्धता नहीं है, पीएसए एसआईसीएल की आपत्ति बने रहने योग्य नहीं है। यहां तक कि अगर भावी ड्राफ्ट उपलब्धता के बारे में कोई वचनबद्धता है, इसके लागत-युक्त होने की आशा नहीं की जा सकती, क्योंकि टीपीटी ने पीएसए एसआईसीएल को कोई निःशुल्क सेवा देने का आश्वासन नहीं दिया है।
- (ख) आगे यह इंगित किया गया है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों का मान किसी अन्य पार्टी द्वारा परिवर्तित नहीं किया जा सकता। कानूनी रूप से यह मानना सही है कि टीपीटी का प्रस्ताव पीएसए एसआईसीएल की दरों पर लागू नहीं होगा। पीएसए एसआईसीएल की दरों का मान या तो पीएसए एसआईसीएल के प्रस्ताव पर अथवा उसके किसी प्रयोक्ता से अभ्यावेदन देने पर अथवा इस प्राधिकरण द्वारा स्वप्रेरणा से परिवर्तित किया जा सकता है।
- पीएसए एसआईसीएल के दरों का मान केवल उसके टर्मिनल पर प्रहस्तन किए गए कन्टेनरों के संबंध में ही है। इसके टर्मिनल पर आने वाले जहाजों के मामले में भी पोत-संबद्ध प्रभार तूतीकोरन पत्तन न्यास की दरों के मान द्वारा नियंत्रित होता रहेगा क्योंकि सभी पोत-संबद्ध प्रभारों पर लेवी लागू करने का निर्णय किया गया है, इसलिए यह लेवी लगाकर पीएसए एसआईसीएल के दरों के मान में कोई परिवर्तन नहीं किया जाएगा।
- (v) टीपीटी ने मौजूदा दरों की प्रतिशतता के रूप में पृथक प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। चूंकि, इस लेवी का उद्देश्य इस परियोजना के लिए प्राप्त किए गए ऋण के शोधन के लिए निधियों के व्यय को पूरा करना है, इसलिए इस लेवी का एक पृथक अस्तित्व रखना उपयुक्त है, ताकि ऋण वापसी-भुगतान की अनुसूची के संदर्भ में लेवी की मात्रा की समीक्षा करना

सरल हो। इसके अतिरिक्त, लेवी ऋण की अवधि के साथ-साथ समाप्त हो जाएगी। इस व्यय का अन्य प्रचालन लागत में विलयन करने और मूल प्रशुल्क को संशोधित करने से दीर्घावधि में इस लेवी का उद्देश्य संभवतः समाप्त हो जाएगा और इसके परिणामस्वरूप अतिरिक्त बोझ की अनुचित निरंतरता हो जाएगी।

(vi) जबकि निकर्षण परियोजना ने अभी तक पत्तन के यातायात पर कोई प्रभाव नहीं डाला है, पत्तन और प्रयोक्ता दोनों भविष्य में यातायात की मात्रा में वृद्धि की आशा करते हैं। ऐसे यातायात से अतिरिक्त आय को भी ऋण की वापसी-अदायगी के लिए विभाजित किया जाना चाहिए। इसके लिए होने वाली आय और समाप्त होने वाले ऋण के शेष के संदर्भ में लेवी की दर का आवधिक संशोधन किया जाना आवश्यक है। प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन के लिए प्राधिकरण द्वारा एक दो-वर्षीय चक्र निर्धारित किया गया है। टीपीटी के प्रशुल्क के ऐसे भावी सामान्य संशोधन के साथ इस लेवी के संशोधन पर विचार करना उपयुक्त होता, ताकि पत्तन का उचित और पूर्ण वित्तीय मूल्यांकन अर्थपूर्ण तरीके से किया जा सके। इसके अतिरिक्त, अगर पूर्वानुमानित यातायात की मात्रा प्राप्त कर ली जाती है तो लेवी घटाई भी जा सकती है। तदनुसार, अब नियत की जाने वाली लेवी टीपीटी के दरों के मान के आगामी सामान्य संशोधन के साथ संशोधित की जाएगी।

(vii) पत्तन ने निम्नलिखित संघटकों पर विचार करते हुए 1988.58 लाख रुपए की वार्षिक प्रचालन लागत का हिसाब लगाया है :-

- (क) लगाई गई पूंजी पर पूंजी लागत के 3 प्रतिशत की दर पर आय (660 लाख रुपए)।
- (ख) 5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ 3.5 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर ब्याज और गारंटी फीस (888.58 लाख रुपए)।
- (ग) 1 प्रतिशत की दर पर अनुरक्षण लागत (200 लाख रुपए)।
- (घ) 1 प्रतिशत की दर पर मूल्यहास (220 लाख रुपए)।

उपरोक्त(क) के संबंध में

ऋण की शर्त के अनुसार, मूल राशि 7 वर्ष की छूट अवधि के बाद 41 अर्द्धवार्षिक किस्तों में वापस-अदा की जाएगी। टीपीटी ने अपने परिकलन में ऋण और आकस्मिक व्यय की वापसी-अदायगी के लिए प्रारक्षित निधि की पूंजी लागत के 3 प्रतिशत के बराबर राशि ली है। कुछ प्रयोक्ताओं ने सुझाव दिया है कि छूट की अवधि के दौरान लेवी केवल ब्याज संघटक पर विचार करते हुए नियत की जा सकती है और छूट की अवधि के बाद ऋण की वापसी-अदायगी के लिए प्रारक्षित निधि को भी हिसाब में लिया जा सकता है। इस सुझाव से असहमत होते हुए पत्तन ने इंगित किया है कि अगर ऋण की वापसी-अदायगी के लिए प्रारक्षित निधि सृजित नहीं की जाती है तो पत्तन के प्रयोक्ता, जो पहले सात वर्षों के लिए इस सुविधा का प्रयोग करते हैं, मूल राशि की वापसी-अदायगी के लिए कुछ भी अंशदान नहीं करेंगे, और 7वें वर्ष से 27वें वर्षों तक इस सुविधा के प्रयोक्ता को अतिरिक्त बोझ वहन करना

होगा । पत्तन ने तदनुसार, मूल राशि की वापसी-अदायगी का बोझ समान रूप से वापसी-अदायगी के वास्तविक समय पर ध्यान दिए बिना सभी प्रयोक्ताओं में वितरित करने का सुझाव दिया है ।

ऋण पर छूट अवधि की अनुमति आय के पूर्वानुमानित स्तर का अर्जन प्रारंभ करने के लिए परिसंपत्तियां सृजित करने की निर्माण अवधि प्रदान करने के उद्देश्य से दी जाती है । इस मामले में भी, तदनुसार मूल राशि की वापसी-अदायगी पर सात-वर्ष की छूट अवधि की अनुमति टीपीटी के पक्ष में दी गई है । जहां तक ऋणदाता का संबंध है, केवल एक उधारकर्ता अर्थात् टीपीटी है । तथापि, टीपीटी के लिए प्रयोक्ता बहुत अधिक हैं, जिनसे लागत वसूल की जाने वाली है । यह उचित रूप से नहीं माना जा सकता है कि प्रयोक्ताओं का समान समूह ही सात वर्षों के बाद भी बना रहेगा । ऐसा होते हुए, पत्तन को प्रयोक्ताओं से प्रारंभ से ही मूल राशि को संघटक के लिए वसूली करनी होगी, यद्यपि यह सात वर्ष की छूट अवधि की सुविधा उठाता है । इस परिप्रेक्ष्य में देखने पर पत्तन का दृष्टिकोण उचित पाया गया है ।

तथापि, पत्तन ने ब्याज और गारंटी फीस के मामले में 'बराबर वितरण' के समान सिद्धांत का अनुपालन नहीं किया है । चूंकि, ब्याज और गारंटी फीस ऋण राशि के समाप्त होने वाले शेष पर होती है इसलिए बोझ समय बीतने के साथ कम होता जाता है । चूंकि, मूल राशि की वापसी-अदायगी के लिए अंशदान वही रहता है, समयावधि में कुल बोझ कम हो जाता है । इसका अर्थ यह होता है कि प्रारंभिक वर्षों में प्रयोक्ता परवर्ती वर्षों में प्रयोक्ता की तुलना में अधिक बोझ वहन करता है । इस विसंगति को दूर करने के लिए ऋण की अवधि के दौरान निधियों के कुल व्यय का निर्धारण चालू विनिमय दर पर किया गया है और औसत वार्षिक ऋण-शोधन देयता का हिसाब निकालने के लिए कुल व्यय को वार्षिक बनाया गया है । औसत वार्षिक ऋण-शोधन देयता केवल 1,328.93 लाख रुपए होती है । पत्तन ने इस मद में 1,548.58 लाख रुपए मांगा है ।

उपरोक्त (ख) के संबंध में स्थिति

पत्तन द्वारा तैयार किए गए वार्षिक प्रचालन लागत अनुमानों में भारतीय रुपए की तुलना में जापानी येन की 5 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि शामिल है । तथापि, यह लेवी पोत-संबद्ध प्रभारों से है, जिसे अमरीकी डालरों में मूल्यवर्गित किया जाता है । इसलिए, जापानी येन की किसी वृद्धि को मानते हुए अमरीकी डालर की संभावित वृद्धि पर भी विचार किया जाना होगा । इसके अतिरिक्त, मूल राशि की वापसी-अदायगी सात वर्षों के बाद ही प्रारंभ होगी, परंतु इसके लिए अंशदान लेवी, जो तत्काल संग्रहित करना प्रारंभ होगा, में निर्मित करना होगा । इस अग्रिम संग्रहण पर अर्जित ब्याज भी जापानी येन में वृद्धि की प्रतिपूर्ति करेगा । इसके अतिरिक्त, बर्थ-7 (जो गहरे ड्राफ्ट बर्थों में से एक है) के लिए पीएसए एसआईसीएल से टीपीटी द्वारा संग्रहित अप्रफ्रंट भुगतान भी जापानी येन के मूल्य में प्रतिकारी वृद्धि के लिए किटी वृद्धि करने हेतु मौजूद होगा । इसलिए, वार्षिक प्रचालन लागत में जापानी येन की वृद्धि के लिए किसी घटक पर विचार नहीं करने का निर्णय किया जाता है ।

उपरोक्त (ग) के संबंध में स्थिति

तूतीकोरन पत्तन पर चैनल तल चट्टानी है और उसमें शायद ही कभी अनुरक्षण निकर्षण शामिल होता है। कभी-कभी रेत निकालने का कार्य करना होता है। यह प्रतीत होता है कि रेत की ऐसी सफाई चैनल की गहराई में परिवर्तन के साथ भिन्न-भिन्न हो सकती। रेत की अतिरिक्त सफाई की आवश्यकता बताते हुए कोई विशेष भूवैज्ञानिक विशेषता नहीं दर्शाई गई है। परियोजना पर पीआईबी की टिप्पणी में भी इस आशय का विशेष विवरण विहित है कि “कोई अतिरिक्त अनुरक्षण लागत नहीं होगी” क्योंकि परियोजना के पूरा हो जाने के बाद भी किसी अनुरक्षण निकर्षण की अपेक्षा नहीं होगी।” इसे देखते हुए, पत्तन के अनुमानों में अनुरक्षण के लिए प्रतिवर्ष लगभग 2.2 करोड़ रुपए शामिल करना बनाए रखने योग्य नहीं पाया गया। चूंकि लेवी को आवधिक रूप से संशोधित किया जाना है, पत्तन प्राप्त किए जाने वाले अनुभव के आधार पर इस व्यय के विश्वसनीय अनुमान के साथ अगले संशोधन के दौरान इसे ठीक कर सकता है। तदनुसार, वर्तमान परिकलन में अनुरक्षण व्यय के संघटक को निकाल दिया जाता है।

उपरोक्त (घ) के संबंध में स्थिति

टीपीटी ने उल्लेख किया है कि भारी निकर्षण का लाभ 100 वर्षों के लिए उपलब्ध होने का अनुमान है और तदनुसार 1 प्रतिशत की दर पर मूल्यहास प्रभारित किया जाता है। इस संबंध में भारत सरकार से एक पत्र दर्शाते हुए टीपीटी ने इंगित किया है कि इस लेखाकरण पद्धति का अनुपालन न केवल टीपीटी में परंतु अन्य बड़े पत्तनों में भी किया जाता है। इसके सभी बड़े पत्तनों पर समान रूप से अनुपालन की जाने वाली मौजूदा लेखाकरण नीति होने के कारण, पूंजीगत लागत के 1 प्रतिशत की दर पर मूल्यहास प्रभारित करने की अनुमति इस मामले में भी दी जाती है।

उपरोक्त चर्चा के आधार पर, संशोधित वार्षिक प्रचालन लागत 1548.93 लाख रुपए बैठती है। आगे अनुमानों के प्रयोजनों के लिए इस आंकड़े को अपनाना प्रस्तावित है। संशोधित वार्षिक प्रचालन लागत का कार्यकरण दर्शाने वाली एक विवरणी अनुबंध के रूप में संलग्न है।

पत्तन द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी पोत-संबद्ध कार्यकलाप में घाटा दर्शाती है। चूंकि, यह दर संशोधन का प्रस्ताव नहीं है, इसलिए प्राधिकरण ने इस कार्यकलाप के विस्तृत लागत-निर्धारण पहलू पर गौर नहीं किया। तात्कालिक मामले में, ‘वृद्धिकारी आय’ और ‘वृद्धिकारी लागत’ संगत है। वृद्धिकारी लागत 1548.93 लाख रुपए और वृद्धिकारी आय ‘शून्य’ है। इसलिए, वृद्धिकारी लागत संगत बर्थों के लिए पोत-संबद्ध प्रभारों से मौजूदा आय बढ़ाकर वसूल की जानी है।

- (viii) पत्तन ने संबंधित बर्थ से पोत-संबद्ध आय का पूर्वानुमान वर्ष 2000-01 के लिए 2224.49 लाख रुपए और 2001-02 के लिए 2283.67 लाख रुपए लगाया है। यह माना गया है कि पत्तन द्वारा किए गए आय के पूर्वानुमान वास्तविक है। इन दो वर्षों के लिए औसत आय 2254.08 लाख रुपए होती है।

जैसाकि ऊपर वर्णित है, निकर्षण व्यय को पूरा करने के लिए अपेक्षित वृद्धिकारी आय 1548.93 लाख रुपए है । इसका अर्थ यह है कि निर्दिष्ट जेटियों और बर्थों पर आने वाले पोतों के लिए मौजूदा पोत-संबद्ध प्रभारों को 68.72 प्रतिशत बढ़ाना आवश्यक है ।

- (ix) पोत-संबद्ध प्रभारों पर लगभग 68 प्रतिशत की लेवी प्रयोक्ताओं पर बहुत अधिक बोझ है । तथापि, यह अनिवार्य हो गया है, क्योंकि पत्तन द्वारा परियोजना की स्वीकृति के समय किए गए यातायात और आय के पूर्वानुमान अभी तक वास्तविक रूप में नहीं आए हैं । जब तक यातायात के पूर्वानुमान वास्तविकता नहीं बनते, इसलिए तब तक पत्तन से अपनी संग्रहित प्रारक्षित निधि से इस लागत के एक भाग को शामिल करने की अपेक्षा करना उचित होगा । प्रारंभिक अवधि में, पत्तन प्रतिवर्ष लगभग 4.0 करोड़ रुपए के व्यय का हिस्सा वहन कर सकता है, जो भारी निकर्षण के कारण वार्षिक वृद्धिकारी लागत का लगभग 26 प्रतिशत होगा है । पत्तन द्वारा बोझ की भागीदारी करने से संगत बर्थों पर आने वाले जहाजों से ली जाने वाली राशि समतुल्य पोत-संबद्ध प्रभारों के 50 प्रतिशत तक प्रतिबंधित की जा सकती है ।
- (x) पत्तन से लागत के एक भाग का वहन करने की अपेक्षा करने की उपरोक्त व्यवस्था निस्संदेह टीपीटी जैसे पत्तन पर भारी बोझ होगी । तथापि, यह निर्धारित किया गया केवल एक अंतरिम उपाय है । पत्तन द्वारा यातायात की पूर्वानुमानित मात्रा प्राप्त करने पर यह बोझ कम हो जाने की संभावना है । जैसा पहले सुझाव दिया गया है, पत्तन भारी निकर्षण के परिप्रेक्ष्य में पुनरुद्धार की गई अतिरिक्त भूमि का लाभपूर्वक तरीके से उपयोग करने के अतिरिक्त पोतों के जीआरटी के संदर्भ में पोत-संबद्ध प्रभारों के लिए उपयुक्त श्रेणीबद्ध दरों का मान लागू करने की संभावनाओं का भी पता लगा सकता है ।
- (xi) पत्तन से भारी निकर्षण के लिए एक पृथक लेखाशीर्ष रखने और अपने अंशदान (अंतरिम अवधि में) और पोत-संबद्ध प्रभार लगाने से हुई आय को इस लेखे में अंतरित करने की अपेक्षा की जाती है । ऋण की वापसी-अदायगी के लिए एक पृथक निक्षेप निधि भी यह सुनिश्चित करने के लिए सृजित की जाएगी कि इस लेवी के उद्देश्य की प्राप्ति होती है और प्राप्त आय का प्रयोग वर्णित प्रयोजनों के लिए किया जाता है ।
- (xii) अनुमोदित लेवी प्रारंभिक रूप से ऋण-शोधन की देयता को शामिल करेगी । यह मानना होगा कि सृजित परिसंपत्तियों की समयावधि ऋण की अवधि से अधिक है, और प्रयोक्ता ऋण देयता के समापन के बाद भी इस सुविधा का लाभ उठाएंगे । चूंकि, टीपीटी ने यह सुविधा सृजित की है, टीपीटी द्वारा इस सुविधा से कुछ स्थायी वित्तीय आय की आशा करना उचित होगा । टीपीटी के लिए इस सुविधा से प्रत्यक्ष लाभ यातायात की मात्रा में वृद्धि होगा, जिसका लाभ यह सदा के लिए उठाएगा । ऋण की अवधि के बाद एक बार जब पूंजीगत लेवी वापस ली जाती है तब इस सुविधा की प्रचालन लागत (विशेषकर मूल्यहास के लिए अंशदान सहित) समतुल्य पोत-संबद्ध कार्यक्रमों का हिस्सा बनेगी और ऐसे कार्यक्रमों के लिए नियत किए जाने वाले प्रशुल्क में शामिल की जाएगी ।

10. पूर्ववर्ती विश्लेषण के अधीन टीपीटी का प्रस्ताव निम्नानुसार अनुमोदित किया जाता है ।
- (i) बर्थ वीओसी—III, वीओसी— IV, कोयला जेटी—I, कोयला जेटी II, तेल जेटी और कन्टेनर बर्थ (बर्थ सं० 7) का प्रयोग करने वाले सभी पोतों पर लागू बर्थ किराए, पायलटेज फीस और पत्तन बकाए के 50 प्रतिशत के दर पर एक भारी निकर्षण लेवी प्रभारित की जाएगी ।
 - (ii) भारी निकर्षण लेवी प्रशुल्क की एक पृथक मद होगी और भविष्य में प्रशुल्कों के सामान्य संशोधन के साथ इसके संशोधन पर विचार किया जाएगा ।
 - (iii) टीपीटी इस भारी निकर्षण के लिए आय और व्यय का पृथक लेखा शीर्ष रखेगा ।
11. टीपीटी को एतद्वारा उपयुक्त रूप से अपने दरों के मान में उपरोक्त निर्णय शामिल करने का निर्देश दिया जाता है ।
12. इस आदेश में दिए गए निर्णय भारत के राजपत्र में इस आदेश के प्रकाशन की तारीख से तीस दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगे ।

एस० सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/2000/असा०]

अनुबंधवार्षिक उत्पादन लागत

क्रम सं०	विवरण	(रुपए में)
(1)	औसत वार्षिक ऋण शोधन लागत (परिशिष्ट - 'क' का अवलोकन करें)	132,892,744
(2)	पूंजी लागत के 1 प्रतिशत की दर पर मूल्यहास	22,000,000
	कुल वार्षिक प्रचालन लागत	154,892,744

परिशिष्ट-क

तूतीकोरन पत्तन पर भारी निकर्षण के लिए ऋण शोधन का कार्य

क्रम सं०	तारीख	मूलधन	वापसी- अदायगी अर्द्धवार्षिक किस्त	शेष (2-3)	ब्याज 2.3%	गारंटी फीस 1.20%	कुल ऋण- शोधन लागत/ब्याज	रुपए में मूल्य 100 येन = 41.92 (रुपए)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
		येन	येन	येन	येन	येन	येन	रुपए
1	31.03.2000	5,367,348,741	0	5,367,348,741	0	64,408,185	64,408,185	26,999,911
2	20.06.2000	5,367,348,741	0	5,367,348,741	61,724,511	0	61,724,511	25,874,915
3	20.12.2000	5,367,348,741	0	5,367,348,741	61,724,511	64,408,185	126,132,695	52,874,826
4	20.06.2001	5,367,348,741	0	5,367,348,741	61,724,511	0	61,724,511	25,874,915
5	20.12.2001	5,367,348,741	0	5,367,348,741	61,724,511	64,408,185	126,132,695	52,874,826
6	20.06.2002	5,367,348,741	0	5,367,348,741	61,724,511	0	61,724,511	25,874,915
7	20.12.2002	5,367,348,741	0	5,367,348,741	61,724,511	64,408,185	126,132,695	52,874,826
8	20.06.2003	5,367,348,741	0	5,367,348,741	61,724,511	0	61,724,511	25,874,915
9	20.12.2003	5,367,348,741	0	5,367,348,741	61,724,511	64,408,185	126,132,695	52,874,826
10	20.06.2004	5,367,348,741	0	5,367,348,741	61,724,511	0	61,724,511	25,874,915
11	20.12.2004	5,367,348,741	0	5,367,348,741	61,724,511	64,408,185	126,132,695	52,874,826
12	20.06.2005	5,367,348,741	0	5,367,348,741	61,724,511	0	61,724,511	25,874,915
13	20.12.2005	5,367,348,741	0	5,367,348,741	61,724,511	64,408,185	126,132,695	52,874,826
14	20.06.2006	5,367,348,741	0	5,367,348,741	61,724,511	0	61,724,511	25,874,915
15	20.12.2006	5,367,348,741	0	5,367,348,741	61,724,511	64,408,185	126,132,695	52,874,826
16	20.06.2007	5,367,348,741	0	5,367,348,741	61,724,511	0	61,724,511	25,874,915
17	20.12.2007	5,367,348,741	134,183,708	5,233,165,055	61,724,511	62,797,980	258,706,199	108,449,639
18	20.06.2008	5,233,165,033	134,183,719	5,098,981,314	60,181,398	0	194,365,117	81,477,857
19	20.12.2008	5,098,981,314	134,183,719	4,964,797,595	58,638,285	59,577,571	252,399,575	105,805,902
20	20.06.2009	4,964,797,595	134,183,719	4,830,613,876	57,095,172	0	191,278,891	80,184,111
21	20.12.2009	4,830,613,876	134,183,719	4,696,430,157	55,552,060	56,357,162	246,092,940	103,162,161
22	20.06.2010	4,696,430,157	134,183,719	4,562,246,438	54,008,947	0	188,192,666	78,890,366
23	20.12.2010	4,562,246,438	134,183,719	4,428,062,719	52,465,834	53,136,753	239,786,306	100,518,419
24	20.06.2011	4,428,062,719	134,183,719	4,293,879,000	50,922,721	0	185,106,440	77,596,620
25	20.12.2011	4,293,879,000	134,183,719	4,159,695,281	49,379,609	49,916,343	233,479,671	97,874,678
26	20.06.2012	4,159,695,281	134,183,719	4,025,511,562	47,836,496	0	182,020,215	76,302,874
27	20.12.2012	4,025,511,562	134,183,719	3,891,327,843	46,293,363	46,695,934	227,173,036	95,230,937
28	20.06.2013	3,891,327,843	134,183,719	3,757,144,124	44,750,270	0	178,933,989	75,009,128
29	20.12.2013	3,757,144,124	134,183,719	3,622,960,405	43,207,157	43,475,525	220,866,401	92,587,195
30	20.06.2014	3,622,960,405	134,183,719	3,488,776,686	41,664,045	0	175,847,764	73,715,383
31	20.12.2014	3,488,776,686	134,183,719	3,354,592,967	40,120,932	40,255,116	214,559,766	89,943,454
32	20.06.2015	3,354,592,967	134,183,719	3,220,409,248	38,577,819	0	172,761,538	72,421,627
33	20.12.2015	3,220,409,248	134,183,719	3,086,225,529	37,034,706	37,034,706	208,253,132	87,299,713
34	20.06.2016	3,086,225,529	134,183,719	2,952,041,810	35,491,594	0	169,675,313	71,127,891
35	20.12.2016	2,952,041,810	134,183,719	2,817,858,091	33,948,481	33,814,297	201,946,497	84,655,972

क्रम सं०	तारीख	मूलधन	वापसी- अदायगी अर्द्धवार्षिक किस्त	शेष (2-3)	ब्याज 2.3%	गारंटी फीस 1.20%	कुल ऋण- शोधन लागत/ब्याज	रुपए में मूल्य 100 येन = 41.92 (रुपए)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
		येन	येन	येन	येन	येन	येन	रुपए
36	20.06.2017	2,817,858,091	134,183,719	2,683,674,372	32,405,368	0	186,589,087	69,834,145
37	20.12.2017	2,683,674,372	134,183,719	2,549,490,653	30,862,255	30,593,888	195,639,862	82,012,320
38	20.06.2018	2,549,490,653	134,183,719	2,415,306,934	29,319,143	0	163,502,862	68,540,400
39	20.12.2018	2,415,306,934	134,183,719	2,281,123,215	27,776,030	27,373,479	189,333,227	79,368,489
40	20.06.2019	2,281,123,215	134,183,719	2,146,939,496	26,232,917	0	160,416,636	67,246,664
41	20.12.2019	2,146,939,496	134,183,719	2,012,755,777	24,689,804	24,153,069	183,026,593	76,724,748
42	20.06.2020	2,012,755,777	134,183,719	1,878,572,058	23,146,691	0	157,330,410	65,952,908
43	20.12.2020	1,878,572,058	134,183,719	1,744,388,339	21,603,679	20,932,660	176,719,958	74,081,006
44	20.06.2021	1,744,388,339	134,183,719	1,610,204,620	20,060,468	0	164,244,186	64,659,162
45	20.12.2021	1,610,204,620	134,183,719	1,476,020,901	18,517,353	17,712,251	170,413,323	71,437,265
46	20.06.2022	1,476,020,901	134,183,719	1,341,837,182	16,974,240	0	151,157,969	63,365,417
47	20.12.2022	1,341,837,182	134,183,719	1,207,653,463	15,431,128	14,491,842	164,106,688	68,793,524
48	20.06.2023	1,207,653,463	134,183,719	1,073,469,744	13,888,015	0	148,071,734	62,071,671
49	20.12.2023	1,073,469,744	134,183,719	939,286,025	12,344,902	11,271,432	157,800,053	66,149,782
50	20.06.2024	939,286,025	134,183,719	805,102,306	10,801,789	0	144,985,508	60,777,925
51	20.12.2024	805,102,306	134,183,719	670,918,587	9,256,677	8,051,023	151,493,419	63,506,041
52	20.06.2025	670,918,587	134,183,719	536,734,868	7,715,564	0	141,899,283	59,484,179
53	20.12.2025	536,734,868	134,183,719	402,551,149	6,172,451	4,830,614	145,186,784	60,862,300
54	20.06.2026	402,551,149	134,183,719	268,367,430	4,629,338	0	138,813,067	58,190,434
55	20.12.2026	268,367,430	134,183,719	134,183,711	3,086,225	1,610,295	138,880,149	58,218,558
56	20.06.2027	134,183,711	134,183,711	0	1,543,113	0	135,726,824	56,896,684
कुल जोड़			5,367,348,741		2,191,220,124	1,169,347,328	8,717,916,194	3,664,550,468

कुल ऋण शोधन देयता (रुपए)

3,664,550,468

वर्षों की संख्या

27.5 वर्ष

प्रतिवर्ष ऋण-शोधन लागत (रुपए)

132,892,744

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

New Delhi, the 14th June, 2000

No. TAMP/29/2000-TPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Tuticorin Port Trust (TPT) to impose a separate levy to recover the cost of Capital Dredging carried out by the Port, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/29/2000-TPT

The Tuticorin Port Trust (TPT)

...

Applicant

ORDER

(Passed on this 2nd day of June 2000)

This case relates to a proposal submitted by the Tuticorin Port Trust (TPT) to impose a separate levy on both cargo and vessel related charges to recover the cost of Capital Dredging carried out by the Port.

2. The Tariff Authority for Major Ports vide Notification dated 23 December 99 in case No.TAMP/9/99-TPT approved the revised rates for vessel-related charges and cargo-related charges at the TPT. The cost of capital dredging was not considered in that revision. But, an indication was given then that the TPT would subsequently propose a separate levy to cover the cost of the capital dredging.

3. The TPT has stated that total capital cost of the dredging project is about Rs.220 crores which has been financed entirely by a yen currency loan from the OECF, Japan; and, the total annual operating cost of this facility is Rs.19.88 crores. Owing to the dredging, the draft at the Berths VOC-III, VOC-IV, Coal Jetty-I and II, Oil jetty, and Container Berth has reportedly increased from 8.24 mtr. to 10.7 mtr. Considering the benefit of dredging being availed by the vessels and the cargo in the aforesaid berths, the TPT has proposed to recover the dredging expenditure both from the cargo and the vessels in different options apportioning the annual operating cost between cargo and the vessel. The TPT has considered the following three options:

Option No.	Description	Percentage of proposed increase on	
		Wharfage	Port dues/pilotage/berth hire fees
1.	Dredging cost to cargo-related and vessel-related activities in 3:7 ratio	15.93%	56.15%
2.	Dredging cost shared between cargo-related and vessel-related activities on Income basis.	32%	32%
3.	Dredging cost shared equally.	27%	40%

4. The Port has recommended option No.2, on grounds of reasonableness and other factors. The proposal was discussed by the Board of TPT in its meeting held on 23 February 2000. The User Trustees expressed the view that the dredging levy should be imposed only on vessels drawing a draft of more than 8.24 mtr. and cargo handled by those vessels should not be burdened with any portion of the dredging expenditure.

5. The TPT has stated that if the above contention of the Trustees is accepted, the vessel charges for such vessels will have to be hiked up by 110% and it will be a disincentive to use the deeper draft berths. In this regard the TPT has given the following comments:

- (i). On account of increased draft and call of vessels with larger parcel size, the economy of scale of operation shall reduce the Per Ton Freight of the cargo and thereby the total Per ton handling cost of the cargo at the Port of Tuticorin will be reduced. Whether the dredging levy is paid by the vessels alone or by the vessel and cargo both, the impact of the dredging levy shall be on the Importer and Exporter, because the chartering cost of the vessel or Per Ton freight from and to Tuticorin is fixed by the vessel owners, considering the total operating cost in which the cost of the vessel at the Port plays a vital role. Therefore, to be equitable and just, it is appropriate to apportion the expenditure between both cargo and the vessels.
- (ii). The views of the User-Trustees to impose the dredging levy only on vessels of more than 8.24 mtr. draft, calling at the deep draft berths is not acceptable because the facility has been created; the total cost to create it has to be borne by the vessels calling at the berths irrespective of the draft as per the rate applicable to the GRT of the Vessel. Therefore, there shall not be any discrimination between vessels of more than 8.24 mtr. and vessels of less than 8.24 mtr. calling at the deep draft berths for imposing the dredging levy.

6. In accordance with the procedure prescribed, the proposal of the TPT was circulated to various users and representative bodies of users. Comments received from them are summarised below:

The Customs Licensed Agents' Association

- (i). We appreciate the Port for the steps taken for dredging and increasing the draft in the Port.
- (ii). The increased draft is available in selective berths only. The other berths, viz., VOC No.1 and 2 and additional berths continue to remain with the same old draft; and, the recent dredging operation has not benefited the general shipping traffic to these berths.

- (iii). Recently, the port has imposed a general 18% increase on the all charges. After the present increase, the Tuticorin Port Charges are very much on the higher side, compared to other major ports in India. Now, if the Port proposes any further increase in Port charges the Export / Import trade through the Port cannot sustain. Only the beneficiaries of the deep draft berths shall bear the additional levy, if any, and not the general port traffic and cargo.
- (iv). The dredging levy shall be imposed only on vessels beyond 8.24 mtr. draft.
- (v). If the cargo related charges are increased even marginally, its impact will be highly visible to all importers/exporters. On the other hand, if the entire capital expenditure is charged as a vessel-related activity, the increase when divided by the cargo carried by the vessel, will become negligible and will not have any adverse impact on the importers/exporters.

All India Chamber of Commerce and Industries

- (i). Deep draft vessels which were earlier not able to carry cargo to their capacity will now be able to carry more cargo resulting in earning of freight at no extra cost. But, the cargoes carried on board these vessels cannot afford to be further levied. While there is some justification for the levy on these carriers, there is no justification for imposing equal levy on cargo. This may ultimately have an impact on the consumer.
- (ii). The wharfage on any cargo is normally fixed / revised not only taking into consideration the capital expenditure and maintenance of the facilities but also on the fact whether the trade can afford the hike, taking into account the value of the cargo, etc. Low value cargo (like salt, onion, potatoes etc.) are likely to be handled at these berths.
- (iii). There is a possibility of berthing of vessels handling the same cargo one at deeper draft berth and the other in a normal berth. In such a case, it will not be justified to levy a higher wharfage on cargo aboard a ship standing in deeper draft berth. It is also likely to use the deeper berth either for lightening or for topping-up of cargo in which cases the trade cannot adjust the wharfage on such part cargo handled on the consignor/consignee.
- (iv). The levy on cargo may not be made. Raw materials related to agriculture, food grains, pulses, salt, coal, vegetable, etc., cannot afford to bear any increase in wharfage.

The Tuticorin Steamer Agents' Association

- (i). The capital expenditure, the TPT had incurred on the project is a part of the development programme and it is a must for

developing the port; but, it cannot have a bearing on users and such a proposal of high levy is not at all acceptable.

- (ii). The TPT has revised the Scale of Rates recently; and, any further increase in charges will definitely have an impact on the import / export volume to/from Tuticorin Port.
- (iii). The TPT Scale of Rates for wharfage charges are already on par with those of other Major Ports in South India, even though it does not provide any shore labour.
- (iv). If the Port insists, a nominal levy can be charged only to the vessel calling with more draft than 8.23 mtrs. and not for cargoes.
- (v). The major and direct beneficiaries are the ship owners only who are benefited by more cargo and earning more freight. This will also help them to avoid lightening cargo in some other intermediate port. The cargo interests can receive the cargo at the normal wharfage dues at any other berth. For the liner vessels, there will be numerous cargo interests involved and it will be very difficult to identify and specify the cargoes handled at the deep draft berths for different consignees / shippers.
- (vi). Vessels calling with draft lesser than 8.23 mtrs. in case berthing at deep draft berths, the Port shall not collect dredging levy for these vessels.
- (vii). For vessels requiring lightening or topping up operations, the levy shall be charged on the vessels for the actual berth hire for the days the vessel occupied in the deep draft berth. With regard to levy for port dues and pilotage, 50% of the levy may be charged as it has been decided by TAMP for vessels converting to Foreign from coastal trade and vice versa.

Tuticorin Stevedores' Association

The Tuticorin Stevedores' Association has, by and large, repeated the above-mentioned comments made by the Tuticorin Steamer Agents' Association. In addition, following points have been made:

- (i). It may also be possible that the ship owners may tend to increase the freight rates correspondingly for vessels calling at deep-draft berths under the pretext of additional levy suffered by them. Thus the cargo interests may have to bear the additional freight by the ship owners and saddling them again with increased wharfage will amount to double taxation on the cargo interest. The TPT increased the wharfage only 4 months back and further increase of 32% in cargo will affect the trade very much.
- (ii). Wharfage and marine dues for timber vessels calling to Tuticorin Port shall be exempted from this levy. Out of 60 to 70 timber log

vessels called at the TPT during 1999-2000 only 2 vessels utilised the deeper draft and, therefore, timber vessels and their cargoes shall be exempted.

Southern Petrochemical Industries Corporation Limited (SPIC)

- (i). The proposal to increase the port charges by 32% over and above the across the board revision of 18% in December 1999 is beyond the level what the cargo-related interests can bear.
- (ii). Any developmental project should yield additional revenue. It is seen from the proposal that this project does not yield any additional revenue by way of attracting new traffic, growth in the existing traffic, etc. Taxing the existing cargo-related interests heavily is unfair.
- (iii). The cost on return on capital (Rs.660 lakhs) and depreciation (220 lakhs) shall be borne out of the income generated by the Port through the traffic growth consequent to the dredging.
- (iv). After excluding the return on capital and depreciation, the annual operating cost works out to Rs.1108.58 lakhs. This cost shall be recovered from the vessel related activities as the vessels are the beneficiaries out of dredging, which works out to 45%.
- (v). TAMP generally recommends the rates for 3 years cycle. In the 3 years period, the income generated by the Port on the vessel related activities is expected to be more and corresponding downward revision in the dredging levy shall be effected.

Tamil Nadu Electricity Board (TNEB)

- (i). Tariff Authority for Major Ports has revised the Scale of Rates of the TPT upwards only recently and, therefore, there is no justification for imposing a dredging levy now.
- (ii). Capital dredging of the Tuticorin Port being an improvement work of the Port, levy from Port users shall not be collected.
- (iii). Since the Tuticorin Port has earned a net profit of 36 crores during the year 1999-2000, the TPT can absorb this capital dredging expenditure.
- (iv). Out of the ten berths available at the TPT, the TNEB is using only two berths. Therefore, the levy shall be only in proportion to the number of the berths used.
- (v). The TNEB is also to incur some more expenditure of about Rs.1 crore towards certain modifications to be carried out to the existing hopper systems at the coal jetties due to the present

increased draft condition and also for provision of spillage plates for hoppers.

- (vi). The TNEB vessels are suffering berthing detention of about 12 hours for want of night navigation facility at Tuticorin Port. Because of the non-availability of night berthing facilities at Tuticorin Port, the TNEB is at present incurring an additional expenditure apart from experiencing insufficient coal discharge from ships.
- (vii). The TNEB is a service organisation and not a commercial organisation. The TNEB is already running on heavy loss. Hence, this proposed levy will increase the generation cost abnormally, resulting in an additional burden to the public.
- (viii). The TAMP may consider to impose minimum dredging levy to the TNEB, as it is using only 2 berths out of the ten berths available at the TPT.

Tuticorin Port Handling Agents' Association

The dredging levy shall be imposed on vessels which are benefited and not on cargoes or on vessels below 8.24 mtr. draft.

DCW Ltd.

- (i). With the globalisation of trade and industry, the Indian market is flooded with imported materials, which are cheaper and better in quality. In foreign countries, cost of power, cost of finance, etc., are in a very favourable climate which can never be equalled by the Indian industry. These major factors are proving to be great deterrent factors for the indigenous products in their fight against the threat of import penetration.
- (ii). There is a cut-throat competition between imported and indigenous products. In such a situation, any decision on the part of indigenous manufacturers to hike the cost of their products will ultimately result in total ruin. Hence, there is no possibility of increasing the cost of products at present. In this situation, the industry expects from the Government as well as from public bodies like Port Trust, Electricity Board, Water Board, etc., to maintain the present cost structure at least for the next three years as no rebate can be expected from them in the given conditions. The recent hike of 18% in port tariff was itself a burden to the industry; and, the proposed imposition of capital dredging levy is unwarranted. With the total depressed market condition this cost cannot be passed onto the ultimate customer. There will be a total catastrophe of the trade, industry and commerce in India.

- (iii). The capital dredging will benefit the vessels carrying huge volume of cargo arriving with higher drafts. Earlier the ships unable to carry their full quantity due to extracted draft, can now load to full capacity and arrive at Tuticorin. Hence the real benefit is to the ship owners but not to importers and exporters. Hence importers/exporters are in no way directly involved for sharing all capital dredging charged.
- (iv). The TPT can implement mechanised operation and by way of that can earn more revenue and share any dispatch money offered by the ship owners instead of increasing demurrages by the charterers due to slow load / dispatch rate.
- (v). Whatever amount proposed to be increased on ships' expenses will be charged from importers/exporters by way of freight, hence the entire burden will fall on importers/ exporters which is difficult to bear by the industry.
- (vi). The TAMP may keep in abeyance the proposed further increase in the Scale of Rates suggested by the TPT at least for the next three years.

PSA SICAL Terminal Ltd.

- (i). Dredging of approach channel and harbour basin to maintain a maximum permissible vessel draft of 10.7 m is one of TPT's obligations as part of the License Agreement signed with us on 15 July 1998. That being so, the cost of dredging shall not be recovered from our customers.
- (ii). Our License Agreement with TPT also provides for the licensee to determine the terminal handling charges including wharfage, subject to the approval of TAMP. These scales of rates, hence, shall not be revised by any other party. This is contrary to our License Agreement; and revision of Tuticorin Container Terminal's tariff shall only be initiated by us.
- (iii). Moreover, if the proposal is approved, it will result in PSA SICAL losing its commercial flexibility in setting the tariff. The levy on wharfage port dues, pilotage, tugs and berth hire will increase the cost of handling at Tuticorin Container Terminal. This will not only undermine our successful marketing efforts in getting more shipping lines and services to call at our terminal, but more importantly, it will erode our competitiveness vis-a-vis the other competitor ports. Any such increase and imposition of levy in charges will prevent us from discharging our License Agreement obligations.
- (iv). As in the case of the road infrastructure, on the ports side, the cost of dredging shall not be passed directly back to port users by increasing the basic unit cost. Without such infrastructure, there

will be few users. A deeper approach-channel and harbour basin will attract many larger vessels to call at the Tuticorin Port, which was not possible previously. The growth in vessel and cargo traffic will bring in the additional revenue without increasing the basic rate. The proposed levy will not only make the port more expensive but, more importantly, will result in diversion of traffic to other ports and compromise the vision of making Tuticorin the hub port.

M/s. Sterlite Industries (India) Ltd.

- (i). Without improvement in proper handling facilities and other support facilities, no amount of draft increase will be of help. Moreover, because of dredging, the traffic in the port has increased which means more waiting time which directly affects us and we have to incur huge demurrages.
- (ii). We request not to increase port charges on cargo related activities unless handling systems are upgraded. If it is decided to levy cargo related activities also, it is appropriate to levy additional charges on cargo in vessels whose drafts are more than 8.24 mtrs.
- (iii). We request to spare Copper Concentrates and Rock Phosphates from this revision.

Container Shipping Lines Association of India (CSLA)

- (i). The initiative by the port to increase its available draft is welcomed.
- (ii). It is unfortunate that the port cannot fund this development without recourse to a levy upon the trade. Without a detailed analysis of the port's financial position, it is difficult to ascertain whether such a step is actually necessary. It would be preferable if the port funded this development through normal operating revenue.
- (iii). If it is clear that such a levy is warranted the lines must reserve their position as to how this increase in operating costs may be recovered.
- (iv). We do not take the view that the levy should be levied upon larger vessels only. If the operating draft of the port is increased then smaller vessels will also benefit therefrom in as much as the port will handle more traffic from main line vessels, which in turn may then be carried on by coastal vessels. It is, therefore, illogical to apply the levy to larger vessels only. Acceptance of this point may create a precedent that will be unwelcome in other ports.

Shipping Corporation of India (SCI).

- (i). Capital Dredging Expenditure incurred by the TPT is to attract larger ships to the port and obtain the benefit of a higher throughput of cargo. We are of the view that the very existence of the port depends on its ability to attract more business by developing its infrastructure to handle larger vessels.
- (ii). The capital expenditure on dredging shall, therefore, be borne by the TPT by amortising the expenditure over a longer time span. The shipping lines and trade shall not be expected to bear this very cost through increases in tariff.
- (iii). The additional traffic and cargo handled through TPT over the next years will more than compensate the cost incurred.

7. A joint hearing in this case was held on 24 April 2000 at the Tuticorin Port Trust. During the joint hearing the following submissions were made:

Tuticorin Port Trust

- (i). This port has the problem of low draft; lowest among sea ports in this region.
- (ii). (a). The dredging project clearance was for Rs.202 crores and with exchange rate fluctuations it has come to Rs.220 crores.
(b). We have given details of costing for this proposal.
- (iii). (a). In our project proposal, we assumed a 20% increase in all charges; otherwise, the Project was not found feasible.
(b). Now when this proposal was considered by the Board, objections about cargo-related charges being affected were raised.
- (iv). (a). If only vessel-related charges are to be affected, increase will be about 120%.
(b). Therefore, as a matter of convenience, we want to spread it over all.
(c). For bigger vessels due to economies of scale, per tonne expenditure goes down; cargo can, therefore, bear some burden.
(d). Historically also dredging cost is spread over vessel-related charges and cargo-related charges in the TPT.

- (v). Nobody has objected to the levy. The objection is only about who should pay.
- (vi). We have reduced berth hire to 8 hours – we have lost revenue – we have been responsive to the demands of users and it is now for users to support us.
- (vii). (a). PSA SICAL was aware of the capital dredging project.
(b). We had given no commitment to them.
- (viii). IOC is welcome to bring all bigger vessels.
- (ix). (a). TNEB is the largest and direct beneficiary. TNEB has been on the Board. How can they object now?
(b). More than the commercial cost, due to economic cost, the TNEB benefits the most.
(c). TNEB cost at CHPT and Ennore will be much more.
- (x). Interest payment starts at once. Repayment of principal starts after 10 years of moratorium.
- (xi). Why should the increase in wharfage affect PSA SICAL? They can pass it on to users.
- (xii). (a). TPT will terminate this levy as soon as liability is discharged.
(b). This will remain a separate levy – will not be merged.
(c). We can review every 2 years, when tariff revision falls due.
- (xiii). Capital dredging is an 'asset' with 100 year life.
- (xiv). Land reclaimed has been put to use of container traffic. TPT is not gaining revenue from it now.
- (xv). Upfront payment received from PSA SICAL is limited to earnings from Berth-7. It is not available for any capital expenditure.

PSA SICAL

- (i). Licence Agreement -- there is a commitment about the draft. They should not charge us for dredging.
- (ii). 'Wharfage' for our Terminal is our privilege. Only we can alter it. TPT can not interfere.

- (iii). Dredging is not like any other capital expenditure. Benefits spread over a long period. Please go carefully into traffic and income projections over a long period.

Indian Oil Corporation (IOC)

Out of the three options given, we prefer option – 1.

M/s. Sterlite Industries (India) Ltd.

- (i). We are, as cargo interests, not benefited by this dredging.
- (ii). Cargo handling facilities have not changed. Why should we pay?
- (iii). Charge only to vessel-related charges – and that too only to vessels requiring deeper draft.

Tamil Nadu Electricity Board (TNEB)

- (i). We have given written comments.
- (ii). TPT should have consulted users before taking up the project. What is the idea of discussing now?

SPIC

- (i). We have given written comments.
- (ii). We agree to the levy. Let this be spread over all vessels. It is difficult to ascertain which vessel requires deeper draft.
- (iii). Return on capital employed and depreciation shall be met out of additional revenue generation. It cannot be from existing traffic only. Only a 40% increase in vessel-related charges will be required.

All India Chamber of Commerce and Industry.

Please refer our written submission. Please do not collect levy from users.

ICCI

- (i). We need to deepen draft further to 13 mtrs.
- (ii). But, terms must remain competitive.
- (iii). Let the burden be shared by all vessels – do not charge cargo interests.

PHA Association

In December 99 there was an 18% increase. Why another so soon? TPT must increase the business to reduce the cost. Please do not burden us.

The Customs Licensed Agents' Association

- (i). Dredging levy shall be charged only to vessel-related charges. Charge only the vessels requiring deeper draft.
- (ii). Berths not getting deeper draft should not be burdened.
- (iii). Shore handling in TPT is done by agents through receivers/stevedores. This peculiar and additional burden is already on us. Please do not add to this.
- (iv). For how long will it be collected? Whether in perpetuity or, till cost is recovered?

Tuticorin Stevedores Association

Only very few cargoes use deeper draft. Why burden all with this? Charge only the vessels.

Tuticorin Steamer Agents' Association

- (i). The original cost was Rs.139 crores. How does it go upto Rs.220 crores?
- (ii). If 'Yen' fluctuates, US "\$" also fluctuates. TPT collects tariffs in dollars. So, there will be some countervailing forces.
- (iii). Please check carefully on the actual payments made. The figures are not clear.
- (iv). TPT has used the dredged material to reclaim 20 hectare of land. What about that benefit?
- (v). Additional traffic and income benefits have not been reckoned with.
- (vi). Charge only vessel-related charges and not cargo-related charges – even there, only a nominal/reasonable hike should be made only on vessels requiring deeper draft.

INSA

Do not impose any additional burden either on cargo-related charges or even vessel-related charges.

DCW

We endorse what the other users have said.

TCCI

Charge only vessel-related charges of all vessels at all berths. Otherwise, anomalies will be there.

8.1. During the joint hearing, the TPT was advised to give additional information as follows:

- (i). Costing details and financial statements in the prescribed format.
- (ii). Documents relating to 'Project Clearance' for clarifying the position relating to project viability.
- (iii). Details about traffic and income projections to establish viability of the project.
- (iv). Details relating to the terms and conditions of the Japanese Loan for the project.
- (v). A note on the possibility of re-phasing the hike in tariffs with reference to the terms and conditions of the loan.
- (vi). A note about retaining this levy as a separate charge not to be ever merged with the basic tariff and to terminate it as soon as the liability is liquidated
- (vii). A note on definition (and, other related issues) of 'asset' in such cases.

8.2. The TPT vide its letter No. A-1/1/99-Cost dated 11 May 2000 and letter No.A-1/1/99-Cost dated 20 May 2000 furnished further clarifications and information.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on a collective application of mind, the following position is seen to emerge:

- (i). The Note considered by the Public Investment Board (PIB) for clearance of the Project indicates that dredging will optimise the capacity of Coal, Oil and Container berths by 3.4 million tonnes by 2001–02. The note projects an additional income of Rs.23.41 crores per annum due to dredging. However, the projections now given by the TPT are totally different. No increase either in traffic or in income is indicated in the projections of the TPT. In the absence of any other valid forecast available with this Authority, the projections given by the TPT is taken as the basis for further analysis.

Not only any increase in income is evident, but also the reclaimed land is reportedly not yielding any revenue. This means, additional (capital) expenditure has been incurred for the same traffic.

- (ii). Some of the users have expressed a view that the expenditure on capital dredging being a developmental work shall be borne by the Port itself without resorting to levy from users. Any self-financing organisations like Port Trusts will have to recover the costs, both operational and capital, from their users only. It will not be reasonable to require the TPT to absorb the entire cost on capital dredging, when the users are expected to gain from this facility. It is, therefore, appropriate to allow the TPT to recover the cost from users. That being so, the question to be settled is not the propriety of the proposed levy but its quantum and the section of users to be charged.
- (iii). (a). The Port's proposal is to apportion the cost of dredging between cargo-related and vessel-related activities based on the income from these activities. In effect, the proposal is to charge a 32% levy on Wharfage, Port Dues, Pilotage and Berth Hire.

The users are unanimous in their view that cargo-handling activity shall not be made to bear this burden; only the vessels who will be the direct beneficiaries of the increased draft availability shall be required to pay for this facility. Interestingly, some of the agencies representing ships interests have also endorsed this view. The stated policy of the Authority has been to consider dredging cost as being relevant only for the purpose of fixing Port Dues and Berth Hire. The existing cost structure of the Port spreads the original cost of dredging (i.e. upto 8.24 mtr draft) carried out at the time of execution of the Tuticorin Harbour Project over both vessel-related and cargo-related activities. Although this approach is not in line with the policy of the Authority, the existing spread of dredging cost is not proposed to be disturbed at this juncture as it will involve a total change in the present tariff structure of the port.

- (b). Notwithstanding the fact that the historical cost of dredging is allowed to be continued to be allocated to both vessel-related charges and cargo-related charges, therefore, the fresh investment made on capital dredging must be required to be allocated only to vessel-related charges and (ideally) on cost-centres relating to Berth Hire and Port Dues at that. However, in this case, as the expenditure to be recovered is of a very high order, all the vessel-related charges including Pilotage are considered for absorbing the burden.

- (c). Such an approach of limiting the incidence of this burden to vessel-related charges will also, incidentally, meet the objection that, in the absence of any improvements in cargo-handling facilities, cargo interests cannot justifiably be required to bear any part of this burden at all.
- (d). The Port has proposed to introduce a levy for recovery of the dredging cost on the vessels as well as tonnage handled at the berths deepened by the dredging work viz. Berth No. III & IV of the VOC Wharf, Coal Jetty (I&II), Oil Jetty and VII berth. However, some of the users advocated for imposing the levy on vessels drawing draft of more than 8.24 mtrs. To this, the port has responded by arguing that the total cost to create such facility has to be borne by the vessels calling at the berths in reference irrespective of their draft as per the rate applicable to the GRT of the vessel. The vessel-related charges are levied on a unit of GRT; and, introducing a new dimension of 'draft of vessel' will only complicate the tariff structure.
- (e). To facilitate higher revenue realisation from bigger vessels, the Port may, in its next general revision of tariffs, consider rationalisation of the tariff structure through introduction of an appropriate graded scale of rates for Port Dues, Pilotage, and Berth Hire with reference to the GRT of vessels. Introduction of such a graded scale with reference to GRT of vessels will also take care of the 'draft' factor canvassed by the users in this case.
- (f). The Port has not proposed to apply this levy uniformly on all vessels. The levy will not be imposed on vessels calling at shallow berths where the draft available is less than 8.24 mtrs. Since the vessels drawing draft of more than 8.24 mtrs. cannot, in any event, be berthed in these shallow berths, this proposal of the Port is in order.
- (g). Such a categorisation of berths will, however, give rise to some problems where vessels use both during topping-up/lightening operations. To simplify matters, any vessel using the specified berths for any purpose can be required to bear the full burden of the levy. Accordingly, this levy is prescribed to be imposed on vessel-related charges for those vessels calling at Coal Jetties, Oil Jetty, VOC Wharf III & IV and (Container) Berth No. VII for any purpose.
- (iv). (a). The PSA SICAL has pointed out that provision of vessel draft of 10.7 mtrs. is obligatory on part of the TPT as per the Concession Agreement and the cost of dredging shall not be recovered from its customers.

The TPT, during the joint hearing, has stated that only an indication of available draft and the dredging project is given in the Agreement between the PSA SICAL and the TPT; the Agreement does not specify that the dredging cost will not be recovered from users of the BOT Terminal. Since there is no commitment from the TPT, the objection of PSA SICAL is not sustainable. Even if there is any commitment about future draft availability, it cannot be expected to be free of cost as the TPT has not assured to provide any free service to the PSA SICAL.

- (b). It has further pointed out that its Scale of Rates, approved by this Authority, cannot be altered by any other party. Legally speaking, it is correct to contend that the TPT proposals will not apply to PSA SICAL rates. The Scale of Rates of PSA SICAL can be altered either on a proposal of the PSA SICAL or on a representation from any of its users or *suo motu* by this Authority.

The Scale of Rates of PSA SICAL is only in respect of containers handled at its Terminal. Vessel-related charges even in the cases of ships calling at its Terminal are continued to be governed by the Scale of Rates of the Tuticorin Port Trust, as all vessel-related services are rendered by the TPT. Since it is decided to apply the levy only on vessel-related charges, no alteration of the PSA SICAL's Scale of Rates will be effected by the imposition of this levy.

- (v). The TPT has proposed to levy a separate charge as a percentage of the existing rates. Since the objective of this levy is to cover the outflow of funds towards servicing of the loan taken for this Project, it is appropriate to keep this levy as a separate entity so that review of the quantum of levy with reference to the loan repayment schedule will be easier. Further, the levy will be co-terminus with the tenure of the loan. Merging this expenditure with other operating cost and revising the basic tariffs may perhaps lead to losing the objective of this levy in the long run and may even result in unjustified perpetuation of the additional burden.
- (vi). While the dredging project has not yet made any impact on the traffic of the port, both the Port and users expect growth in volume of traffic in future. The additional income from such traffic should also be apportioned towards repayment of loan. This necessitates a periodic revision of the rate of levy with reference to the income generated and the balance of debt yet to be retired. A two-year cycle is prescribed by the Authority for general revision of tariffs. It will be appropriate to consider this levy for revision along with such future general revisions of tariffs of the TPT so that a proper and complete financial appraisal of the Port

can be meaningfully carried out. Further, if the anticipated traffic volume is achieved, the levy can even be reduced. Accordingly, the levy to be fixed now will be revised along with the next general revision of the Scale of Rates of the TPT.

- (vii). The Port has worked out an annual operating cost of Rs.1988.58 lakhs considering the following components:
- (a). Return on capital employed @ 3% of the capital cost. (Rs.660 lakhs)
 - (b). Interest and guarantee fee @ 3.5% p.a. with 5% annual escalation. (Rs.888.58 lakhs).
 - (c). Maintenance cost @ 1%. (Rs.220 lakhs).
 - (d). Depreciation @ 1%. (Rs.220 lakhs).

The position in respect of (a) above

As per the terms and conditions of the loan, the Principal shall be repaid in 41 half-yearly instalments, after the moratorium period of 7 years. The TPT has taken in its calculation an amount equal to 3% of the capital cost towards reserve for repayment of loan and contingencies. Some of the users have suggested that the levy during moratorium period may be fixed considering only the interest component and after the moratorium period, reserve for repayment of loan may also be taken into account. Disagreeing with this suggestion, the Port has pointed out that if the reserve for repayment of loan is not created, the Port users who use this facility for the first seven years will not contribute anything towards repayment of the principal; and, the users of this facility from the 7th year to 27th year will have to bear additional burden. The Port has accordingly suggested to distribute the burden of repayment of principal evenly over all the users irrespective of actual time of repayment.

The moratorium on the loan is allowed with an objective of providing a gestation period for the assets created to start earning the anticipated level of income. In this case also, a seven-year moratorium on repayment of the principal has accordingly been allowed in favour of the TPT. As far as the lender is concerned, there is only one borrower i.e., the TPT. However, for the TPT, the users are very many from whom the cost is to be recovered. It cannot be reasonably assumed that the same set of users will continue to be in the picture even after seven years. That being so, the port has to recover towards the component of the principal from the users right from the beginning even though it enjoys a moratorium period of seven years. Viewed in this perspective, the approach of the port is found to be reasonable.

However, the port has not followed the same principle of 'even distribution' in the case of interest and guarantee fee. As interest and guarantee fee is on diminishing balance of the loan amount, the burden reduces with efflux of time. Since contribution towards repayment of the principal remains the same, the total burden reduces over a period of time. This means a user in the initial years bears more burden than a user in the later years. To remove this anomaly, the total outflow of funds during the tenure of the loan has been assessed at the current exchange rate, and the total outflow has been annualised to arrive at the average annual debt servicing liability. The average annual debt servicing liability works out to Rs.1,328.93 lakhs only. The Port has sought Rs.1,548.58 lakhs on this account.

The position in respect of (b) above

The annual operating cost estimates prepared by the Port includes a 5% annual appreciation of Japanese Yen vis-à-vis Indian Rupee. However, this levy is on vessel-related charges which are denominated in US dollars. While reckoning with any appreciation of Japanese Yen, therefore, possible appreciation of the US Dollar will have also to be considered. Further, repayment of the principal will start only after seven years; but, a contribution towards this is to be built into the levy, which will begin to be collected immediately. The interest earned on this advance collection will also compensate for the appreciation of Japanese Yen. In addition, the upfront payment collected by the TPT from the PSA SICAL for Berth-7 (which is one of the deeper draft berths) will also be there to augment the kitty for countervailing appreciations in the value of Japanese Yen. It is, therefore, decided not to consider any factor for appreciation of Japanese Yen in the Annual Operating Cost.

The position in respect of (c) above

The channel bed at the Tuticorin Port is rocky and seldom involves maintenance dredging. Occasional sand sweeping is to be carried out. Such sweeping, it appears, may not vary with the change in the channel depth. No special geological feature has been cited warranting additional sand sweeping. The PIB Note on the Project also contains a categorical statement to the effect that "there will be no additional maintenance cost since no maintenance dredging would be required even after completion of the project". That being so, inclusion of about Rs.2.2 crores per annum for maintenance in the estimates of the port is found to be untenable. Since the levy is to be revised periodically, the port may come up during the next revision with a reliable estimation of this expenditure based on the experience to be gathered. Accordingly, in the present calculation, the component of maintenance expenditure is excluded.

The position in respect of (d) above

The TPT has mentioned that the benefit of capital dredging is estimated to be available for 100 years and accordingly

depreciation @ 1% is charged. Citing a communication from the Govt. of India in this regard, the TPT has pointed out that this accounting procedure is followed not only in the TPT but also in other major ports. This being an existing accounting policy uniformly followed at all major ports, charging of depreciation @ 1% of capital cost is allowed in this case also.

Based on the discussion above, the revised annual operating cost works out to Rs.1,548.93 lakhs. It is proposed to adopt this figure for purposes of further estimations. A statement showing the working of the revised annual operating cost is attached as **Annex.**

The cost statement submitted by the Port indicates deficit in vessel-related activity. Since this is not a rate revision proposal, the Authority did not go into the detailed costing aspect of this activity. In the instant case, 'incremental income' and 'incremental cost' are relevant. The incremental cost is Rs.1548.93 lakhs and the incremental income is nil. So, the incremental cost is to be recovered by increasing the existing income from vessel-related charges for the relevant berths.

The port has projected vessel related income from the relevant berth as Rs.2,224.49 lakhs for 2000-01 and Rs.2,283.67 lakhs for 2001-02. It is presumed that the income projections made by the port as realistic. The average income for these two years works out to Rs.2,254.08 lakhs.

The required incremental income to cover the dredging expenditure, as stated above, is Rs.1,548.93 lakhs. This means the existing vessel-related charges for vessels calling at the specified jetties and berths need to be increased by 68.72%.

- (ix). A levy of about 68% on vessel-related charges is a very high burden on users. However, it has become inevitable as the traffic and income projections made by the Port at the time of project clearance have not materialised yet. Until the traffic projections become a reality, therefore, it will be reasonable to require the Port to absorb a part of this cost from its accumulated reserves. In the initial period, the port may bear a share of expenditure of about Rs.4.0 crores per annum, which amounts to approximately 26% of the annual incremental cost on account of the capital dredging. With the sharing of burden by the Port, the amount to be levied from the ships calling at the relevant berths can be restricted to 50% of the corresponding vessel-related charges.
- (x). The above arrangement of requiring the Port to bear a part of the cost will undoubtedly be a heavy burden on a port like the TPT. However, this is only an interim measure prescribed. With the port achieving the anticipated volume of traffic, the burden is likely to lessen. And, as earlier suggested, the Port can also explore

the possibility of introducing an appropriate graded scale of rates for vessel-related charges with reference to the GRT of vessels besides gainfully utilising the additional lands reclaimed in the context of the capital dredging.

- (xi). The Port is required to maintain a separate head of account towards the capital dredging and transfer its contribution (in the interim period) and income from the levy of vessel-related charges to this account. A separate sinking fund for repayment of loan shall also be created so as to ensure that the objectives of this levy are achieved and the proceeds are applied towards the stated purpose.
- (xii). The levy approved will primarily cover the liability towards debt servicing. It has to be recognised that the life of the asset created is more than the tenure of the loan; and, the users will enjoy the benefits from this facility even after liquidation of the debt liability. Since the TPT has created this facility, it will be reasonable on the part of the TPT to expect some lasting financial return out of this facility. The direct benefit out of this facility for the TPT will be the increase in traffic volumes which it will enjoy for ever. Once the capital levy is withdrawn after the tenure of the loan, the operating cost (including especially the contribution towards depreciation) of this facility will form part of the corresponding vessel-related activities and will go into the tariffs to be fixed for such activities.

10. Subject to the foregoing analysis, the proposal of the TPT is approved as follows.

- (i). A capital dredging levy @ 50% of the applicable Berth Hire, Pilotage Fee, and Port Dues will be charged on all vessels using the Berths VOC III, VOC IV, Coal Jetty I, Coal Jetty II, Oil Jetty, and Container Berth (Berth No.7).
- (ii). The capital dredging levy will be a separate item of tariff and considered for revision along with general revision of tariffs in future.
- (iii). The TPT shall maintain a separate head of account towards the income and expenditure on account of this capital dredging.

11. The TPT is hereby directed to introduce the above decisions appropriately in its Scale of Rates.

12. The decisions given in this Order will come into force after expiry of thirty days from the date of publication of this Order in the Gazette of India.

S. SATHYAM, Chairman
[Advt./III/IV/143/2000/Exty.]

ANNEX

Annual Operating Cost.

Sr no	Particulars	(In Rs.)
1)	Average annual debt servicing cost (Refer Appendix - A)	132,892,744
2)	Depreciation @ 1% of capital cost	22,000,000
	Total Annual Operating Cost	154,892,744

Appendix -A

WORKING OF DEBT SERVICING FOR CAPITAL DREDGING AT TUTICORIN PORT

SR NO	DATE	PRINCIPAL	Repayment Half yrry Instalment	Balance (2-3)	Interest 2.3%	Guarantee fee 1.20%	Total debt servicing cost /inst	Value in Rs. 100yen=Rs.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
		Yen	Yen	Yen	Yen	Yen	Yen	Rs.
1	31.3.2000	5,367,348.741	0	5,367,348.741	0	64,408.185	64,408.185	26,999.911
2	20.6.2000	5,367,348.741	0	5,367,348.741	61,724.511	0	61,724.511	25,874.915
3	20.12.2000	5,367,348.741	0	5,367,348.741	61,724.511	64,408.185	126,132.695	52,874.826
4	20.06.2001	5,367,348.741	0	5,367,348.741	61,724.511	0	61,724.511	25,874.915
5	20.12.2001	5,367,348.741	0	5,367,348.741	61,724.511	64,408.185	126,132.695	52,874.826
6	20.06.2002	5,367,348.741	0	5,367,348.741	61,724.511	0	61,724.511	25,874.915
7	20.12.2002	5,367,348.741	0	5,367,348.741	61,724.511	64,408.185	126,132.695	52,874.826
8	20.06.2003	5,367,348.741	0	5,367,348.741	61,724.511	0	61,724.511	25,874.915
9	20.12.2003	5,367,348.741	0	5,367,348.741	61,724.511	64,408.185	126,132.695	52,874.826
10	20.06.2004	5,367,348.741	0	5,367,348.741	61,724.511	0	61,724.511	25,874.915
11	20.12.2004	5,367,348.741	0	5,367,348.741	61,724.511	64,408.185	126,132.695	52,874.826
12	20.06.2005	5,367,348.741	0	5,367,348.741	61,724.511	0	61,724.511	25,874.915
13	20.12.2005	5,367,348.741	0	5,367,348.741	61,724.511	64,408.185	126,132.695	52,874.826
14	20.06.2006	5,367,348.741	0	5,367,348.741	61,724.511	0	61,724.511	25,874.915
15	20.12.2006	5,367,348.741	0	5,367,348.741	61,724.511	64,408.185	126,132.695	52,874.826
16	20.06.2007	5,367,348.741	0	5,367,348.741	61,724.511	0	61,724.511	25,874.915
17	20.12.2007	5,367,348.741	134,183.708	5,233,165.033	61,724.511	62,797.980	258,706.198	108,449.639
18	20.06.2008	5,233,165.033	134,183.719	5,098,981.314	60,181.398	0	194,365.117	81,477.857
19	20.12.2008	5,098,981.314	134,183.719	4,964,797.595	58,638.285	59,577.571	252,399.575	105,805.902
20	20.06.2009	4,964,797.595	134,183.719	4,830,613.876	57,095.172	0	191,278.891	80,184.111
21	20.12.2009	4,830,613.876	134,183.719	4,696,430.157	55,552.060	56,357.162	246,092.940	103,162.161
22	20.06.2010	4,696,430.157	134,183.719	4,562,246.438	54,008.947	0	188,192.666	78,890.366
23	20.12.2010	4,562,246.438	134,183.719	4,428,062.719	52,465.834	53,136.753	239,788.306	100,518.419
24	20.06.2011	4,428,062.719	134,183.719	4,293,879.000	50,922.721	0	185,106.440	77,596.820
25	20.12.2011	4,293,879.000	134,183.719	4,159,695.281	49,379.609	49,916.343	233,479.671	97,974.678
26	20.06.2012	4,159,695.281	134,183.719	4,025,511.562	47,836.496	0	182,020.215	73,302.874
27	20.12.2012	4,025,511.562	134,183.719	3,891,327.843	46,293.383	46,695.934	227,173.036	95,230.937
28	20.06.2013	3,891,327.843	134,183.719	3,757,144.124	44,750.270	0	178,933.989	75,009.128
29	20.12.2013	3,757,144.124	134,183.719	3,622,960.405	43,207.157	43,475.525	220,866.401	92,587.195
30	20.06.2014	3,622,960.405	134,183.719	3,488,776.686	41,664.045	0	175,847.764	73,715.383
31	20.12.2014	3,488,776.686	134,183.719	3,354,592.967	40,120.932	40,255.116	214,559.766	89,943.454
32	20.06.2015	3,354,592.967	134,183.719	3,220,409.248	38,577.819	0	172,761.538	72,421.637
33	20.12.2015	3,220,409.248	134,183.719	3,086,225.529	37,034.706	37,034.706	208,253.132	87,299.713
34	20.06.2016	3,086,225.529	134,183.719	2,952,041.810	35,491.594	0	169,675.313	71,127.891

35	20.12.2016	2,952,041,810	134,183,719	2,817,858,091	33,948,481	33,814,297	201,946,497	84,655,972
36	20.06.2017	2,817,858,091	134,183,719	2,683,674,372	32,405,368	0	166,589,087	69,834,145
37	20.12.2017	2,683,674,372	134,183,719	2,549,490,653	30,862,255	30,593,888	195,639,862	82,012,230
38	20.06.2018	2,549,490,653	134,183,719	2,415,306,934	29,319,143	0	163,502,862	68,540,400
39	20.12.2018	2,415,306,934	134,183,719	2,281,123,215	27,776,030	27,373,479	189,333,227	79,368,489
40	20.06.2019	2,281,123,215	134,183,719	2,146,939,496	26,232,917	0	160,416,638	67,246,654
41	20.12.2019	2,146,939,496	134,183,719	2,012,755,777	24,689,804	24,153,069	183,026,593	76,724,748
42	20.06.2020	2,012,755,777	134,183,719	1,878,572,058	23,146,691	0	157,330,410	65,952,908
43	20.12.2020	1,878,572,058	134,183,719	1,744,388,339	21,603,579	20,932,680	176,719,958	74,081,006
44	20.06.2021	1,744,388,339	134,183,719	1,610,204,620	20,060,468	0	154,244,185	64,659,162
45	20.12.2021	1,610,204,620	134,183,719	1,476,020,901	18,517,353	17,712,251	170,413,323	71,437,265
46	20.06.2022	1,476,020,901	134,183,719	1,341,837,182	16,974,240	0	151,157,959	63,365,417
47	20.12.2022	1,341,837,182	134,183,719	1,207,653,463	15,431,128	14,491,842	164,106,688	68,793,524
48	20.06.2023	1,207,653,463	134,183,719	1,073,469,744	13,888,015	0	148,071,734	62,071,671
49	20.12.2023	1,073,469,744	134,183,719	939,286,025	12,344,902	11,271,432	157,800,053	68,149,782
50	20.06.2024	939,286,025	134,183,719	805,102,306	10,801,789	0	144,985,508	60,777,925
51	20.12.2024	805,102,306	134,183,719	670,918,587	9,259,677	8,051,023	151,493,419	63,508,041
52	20.06.2025	670,918,587	134,183,719	536,734,868	7,715,564	0	141,899,283	59,484,179
53	20.12.2025	536,734,868	134,183,719	402,551,149	6,172,451	4,830,614	145,186,784	60,862,300
54	20.06.2026	402,551,149	134,183,719	268,367,430	4,629,338	0	138,813,057	58,190,434
55	20.12.2026	268,367,430	134,183,719	134,183,711	3,086,225	1,610,205	138,880,149	58,218,558
56	20.06.2027	134,183,711	134,183,711	0	1,543,113	0	135,726,824	56,896,684
Grand Total			5,367,348,741		2,191,220,124	1,159,347,328	8,717,916,194	3,654,550,468

Total Debt Servicing Liability (Rs)

3,654,550,468

No of years

27.5 yrs

Debt Servicing cost per annum (Rs)

132,892,744

